Année ∅ N° 444 — 50 centimes — 23 Mars 1907 ∅ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

La Reprise

des Courses plates

Les Championnats de Boxe

OTTO MEYER

Le coureur allemand qui vient de tenter de se suicider.

Abonnements :
Paris et Départements,, ,, ,, 24 *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA MOTOGODILLE

OU Bté S. G. D. G.

LE CANOTAGE AUTOMOBILE A LA PORTÉE DE TOUS

Se pose et s'enlève à volonté comme un aviron sans toucher aux ormes du bateau.

POIDS TOTAL de L'APPAREIL 40 kilos

TROUCHE & Cie 206, Boulevard Pereire, PARIS

COMPTOIR BISONTIN

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie* — Maison de confiance

DÉFIEZ-VOUS, Madame

l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY. *produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR S SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE E APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.*
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
boratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris.

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LECLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins che

Il y a des voitures pour les "Chauffards" et les milliardaires :

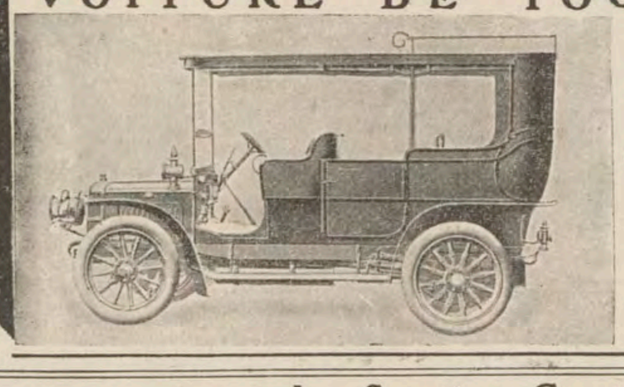
Les Automobiles

Gladiator

sont celles des touristes dignes de ce nom

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine). - Vente à Paris { 62, Av. de la Grande-Armée / 18, Boulevard Montmartre

VOITURE DE TOURISME EUGÈNE BRILLIÉ

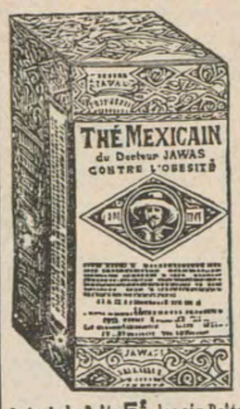


Construite par
SCHNEIDER & Cie, du Creusot
Dans leurs Ateliers du HAVRE
PARIS
67, rue de Miromesnil, 67

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

Le Thé Mexicain du Dr Jawas



L'obésité altère la santé, détruit la beauté et vieillit avant l'âge ; si vous voulez rester toujours jeune et mince, prenez deux à trois tasses par jour du **Thé Mexicain du Dr Jawas** et, en quelques semaines, vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé et sans aucun régime.

C'est une véritable cure végétale, dépurative et absolument inoffensive.

SUCCÈS CONSACRÉ
Se méfier des Contrefaçons

Prix de la Boîte 5f, les six Boîtes 28f, fco et tre mandat ; dans tes Pharmacies
Dépôt : Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS.

SUSPENSOIR MILLERET
Mastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

PNEU CUIR SAMSON

ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 544-33

La Semaine Comique, par Henriot.

— Le problème de la question de direction des ballons n'est plus qu'une question de jours... la solution est dans l'air.
— Je m'en doute.

— Cette propriété me plaît beaucoup, mais elle est à vingt kilomètres du village... elle est vraiment trop isolée...
— Mais monsieur n'a qu'à acheter une automobile : il sera à deux pas de tout...

— Vous savez, si pour le Circuit Normand vous pouviez remplacer l'essence de vos moteurs par du cidre, vous auriez un succès encore plus considérable !

— L'auto, ce serait délicieux sans les pannes !
— On dit qu'on peut les éviter, et c'est ma faute : je ne me sers pas des pneumatiques « Gaulois ».

NEU VULCAN
UIR
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

BUIRE

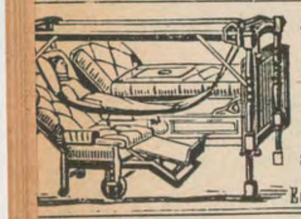
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, pharmacien de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

HALTE-LA ! C'est ici qui sont !!!
les bonnes farces, les trucs épatants *vrais tours Physique, de Magie, Sorcellerie, Magnétisme, Hypnotisme*, Chansons, Monolog., Pièces de théât. **succès**, *Cartes postales comiq.*. **Librairie spéciale** *Inventions nouvell., prod. de beauté, etc.* en envoyant 0f30 à la Société **Gaîté française**. 65, r. du Faub. St-Denis, Paris; vous recevr. de **ALBUM ILLUSTRÉ 1907**, *130 pag. av. 350 grav. comiq. et* **4 primes ordinaires.** de quoi rire, s'amuser des mois et faire fortune.



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

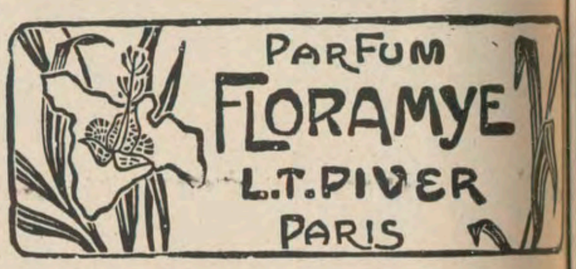
qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE



HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

AUTOMOBILES MOTOBLOC à PARIS EN 1906

DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION
8 · RUE LAFAYETTE · 8

SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102. RUE DES VIVANTS. 102 · BORDEAUX

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Mars 1907 — N° 444
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

Brasier. Samson. Teck. V. Breyer. R. de Knyff. René Loysel. Coche.

LA COMMISSION SPORTIVE SUR LE CIRCUIT DE LA SEINE-INFÉRIEURE

Quoique le Grand Prix de l'Automobile-Club de France ne doive se disputer que le 2 juillet, on s'occupe déjà très activement des détails de son organisation. L'autre dimanche, les membres de la Commission sportive de l'A. C. F. se sont rendus sur le Circuit, accompagnés de notre collaborateur Victor Breyer, délégué général. MM. Coche, maire de Dieppe, et Samson, adjoint, s'étaient joints à la caravane. L'emplacement où seront établies les tribunes devant lesquelles se donnera le départ et où se fera également l'arrivée a été fixé. Il se trouve à proximité du virage de la Fourche, sur la route de Dieppe à Eu. On a également agité la question d'établir, à cet angle aigu, un virage artificiel relevé.

LA TARGA FLORIO

La grande course sicilienne, la première de l'année, s'annonce comme devant être l'une des plus intéressantes
Elle mettra aux prises 43 voitures représentant quatre nations.

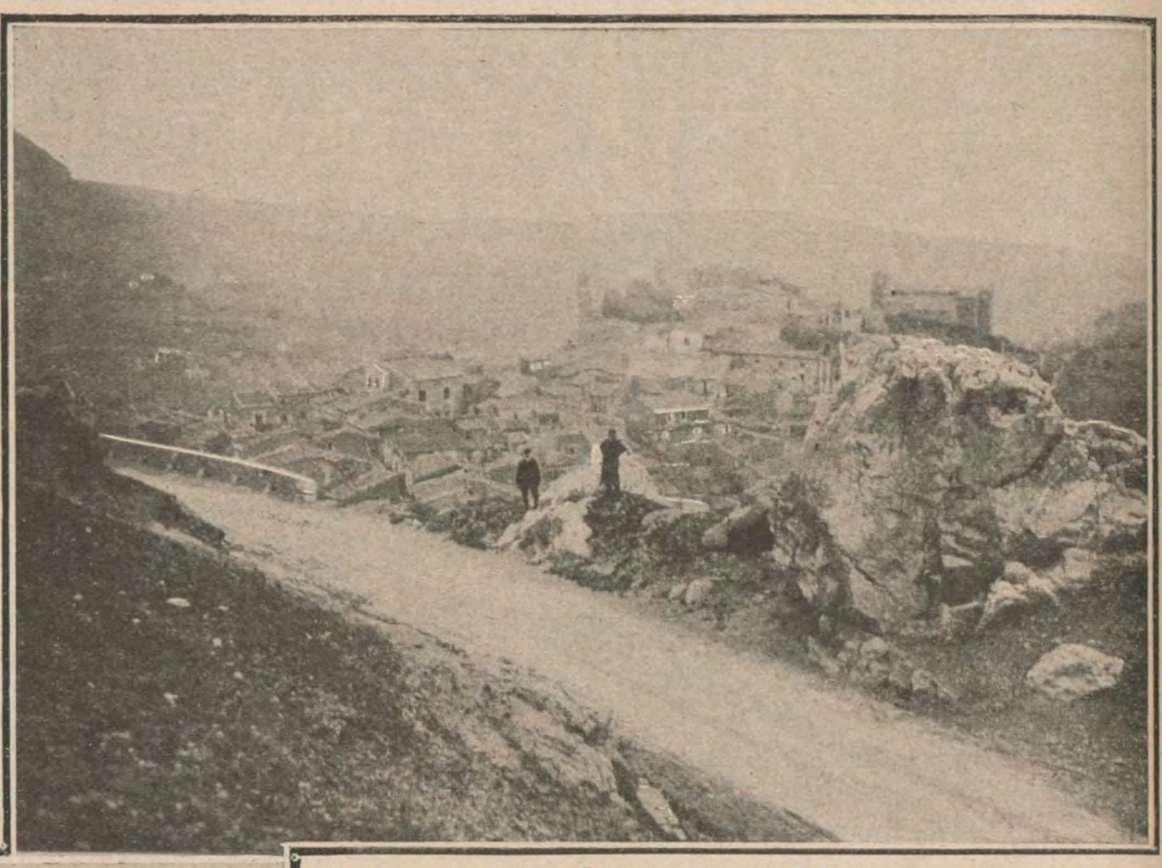
On sait tout ce que le sport italien automobile doit à ce jeune homme ardent et généreux qu'est le chevalier Florio. Donateur du trophée qui motiva la création du Circuit de Brescia, devenu aujourd'hui une épreuve classique, puis de la Targa, puis encore de la Perle de la Méditerranée, il semble que sa complaisance soit inépuisable.

La Targa Florio, qui va se courir pour la seconde fois le 21 avril 1907, sera disputée sur un parcours d'environ 450 kilomètres, soit trois fois le circuit Cerda-Caltavuturo-Petralia-Castelbuono-Cerda.

Ce réseau de routes est extrêmement montueux et sinueux à souhait, et il faudra pour triompher, non seulement de bonnes voitures pouvant faire des reprises rapides et munies de bons freins, mais encore d'excellents conducteurs. Quant aux pneumatiques, ils trouveront la râpe de Sicile plus âpre encore qne celle d'Auvergne.

Un succès d'engagements Bien chauffée par nos confrères spéciaux, la Targa Florio 1907 a connu un très significatif succès d'engagements. Au surplus, nous avons déjà eu occasion de souligner le très grand intérêt que présente pour les constructeurs intéressés, comme pour le public acheteur, la formule course de vitesse pour voitures de grand tourisme.

L'épreuve du 21 avril prochain a réuni 43 voitures représentant la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Seuls, les Anglais et les Belges manquent : encore, les premiers ont-ils indirectement confié leurs intérêts à une filiale napolitaine de la Daimler.



La route avant Callezano.
Peu de circuits offrent autant de points de vue pittoresques, que celui adopté pour la Targa Florio de 1907. Mais les conducteurs n'auront guère le temps de les admirer.

La route, vue de Petralia Soprana.
C'est là le point le plus élevé du Circuit, et en même temps le plus élevé de la Sicile (1.147 mètres au-dessus du niveau de la mer).

La coalition italienne se présente formidable avec les Fiat, Itala, Isotta-Fraschini, Diatts-Clément, Junior et de Luca-Daimler.

En l'absence des Mercédès qui, malgré tous les efforts du sympathique M. Desfoyaux, n'ont pu être prêtes à temps, nous verrons l'Allemagne représentée par Benz, une vieille marque de solide réputation et Opel dont les usines prennent de jour en jour, outre-Rhin, une extension plus grande

Enfin, notre dernier adversaire est la Suisse : mais une inconcevable erreur de règlement, sur laquelle je vais revenir, permet d'éliminer de suite les deux Lucia E. G. A malgré toutes leurs sérieuses qualités.

En face de ce lot redoutable, qui présentons-nous ?

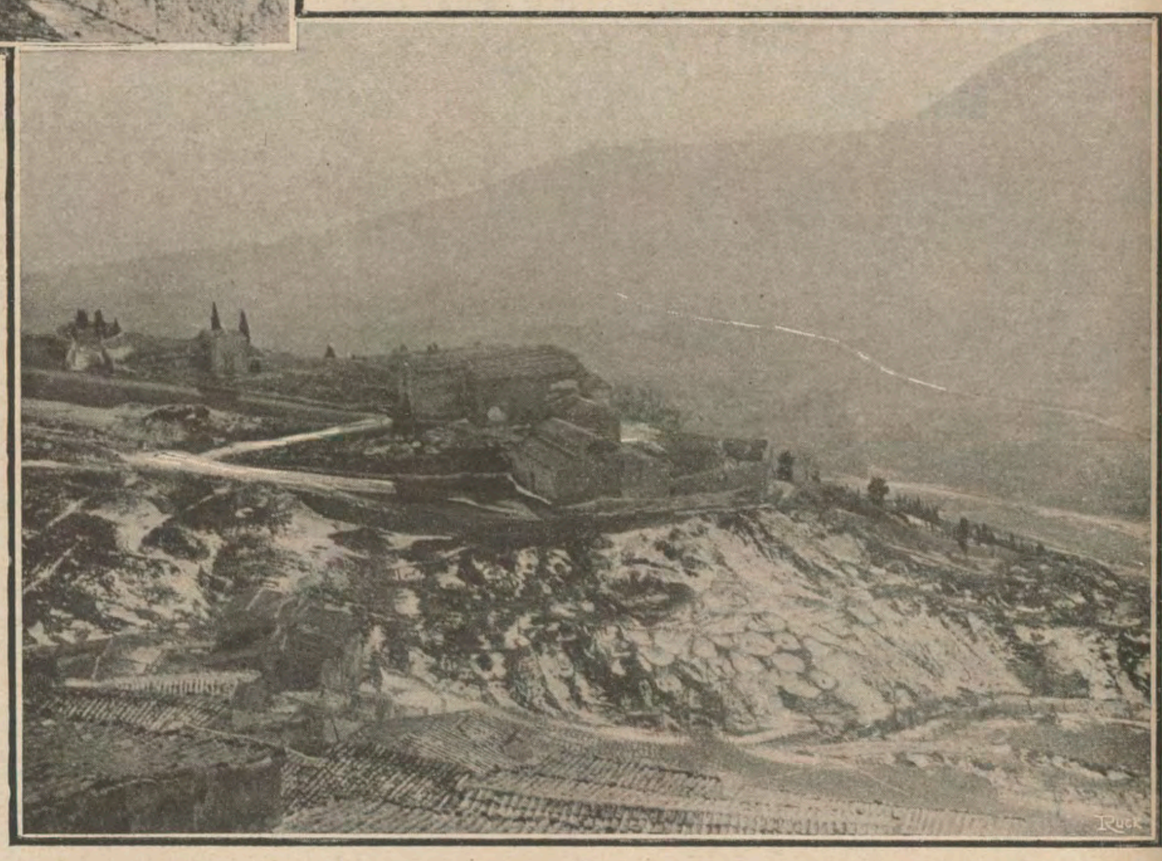
Voici d'abord deux Lorraine-Dietrich, nos bonnes championnes, qui peuvent prétendre à tout, puisque les Pyrénées et le Ventoux figurent parmi les plus beaux fleurons de leur couronne, et que leurs conducteurs, Duray et Gabriel, ont prouvé leur qualité.

Darracq nous paraît tenir une première chance avec les belles voitures qu'a établies Ribeyrolles, admirablement comprises pour un parcours tel que celui de la Targa.

Berliet a conçu de grands espoirs et peut légitimement les réaliser. On ne saurait oublier que Bablot fut le vainqueur moral de la Targa. Par surcroît, une des deux voitures lyonnaises est confiée à Rigal, maintenant fixé en Sicile et qui va courir sur un itinéraire qu'aucun concurrent ne pourra connaître au même degré que lui.

Je tiens les Bayard-A. Clément comme fort bien placées pour décrocher la timbale. Elles n'ont que l'alésage minimum de 120 millimètres qui est celui de leur 35 chevaux de catalogue, mais le rendement qualitatif des Bayard est célèbre, sans compter que je tiens cette 35 chevaux, à laquelle je viens de faire allusion, pour une des meilleures voitures qui existent actuellement sur le marché. Clément et Garcet sont de fins conducteurs.

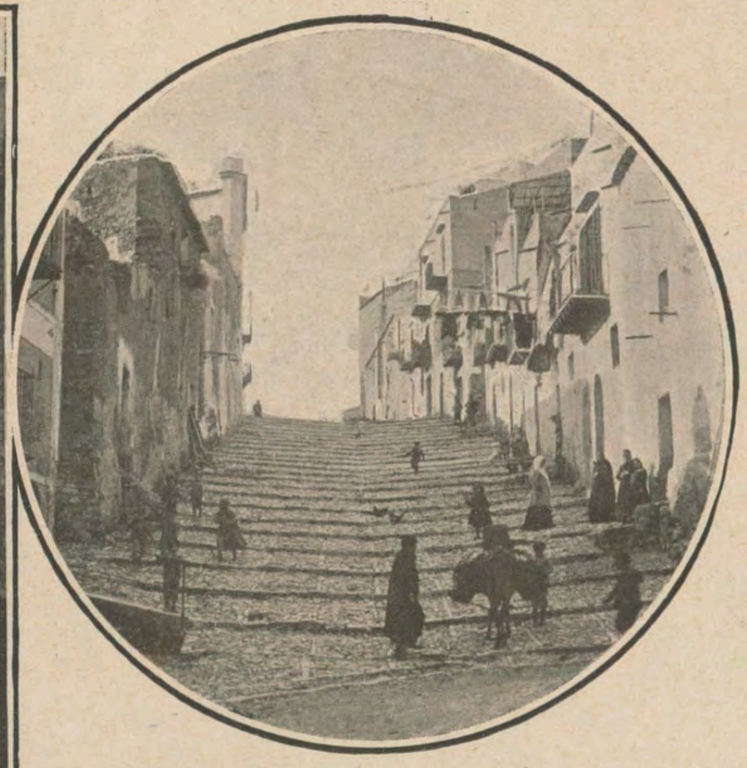
J'ai la même flatteuse opinion des Gobron, dont la qualité intrinsèque est parfaitement capable de vaincre le handicap que leur a imposé le règlement. Elles sont célèbres démarreuses et grimpeuses de côte : on les confie, en outre, à trois hommes de premier ordre : l'adroit Dureste, l'audacieux Desson et le terrible Paul Faure.



Après Isnello.
Célèbre pour la fraîcheur de son fleuve et ses forêts plusieurs fois centenaires, cette ville est un rendez-vous des touristes siciliens.

Une rue de Caltavuturo.

Ancienne cité arabe, sur la Terra Vecchia, cette ville pittoresque possède les débris d'un castel inexpugnable, datant de la conquête sarrazine.



Une rue de Termini.

Délicieusement bâti en amphithéâtre sur le bord de la mer, Termini marque le point où la route quitte le littoral.

Radia et C. V. R. complètent le team français : on ne saurait les négliger.

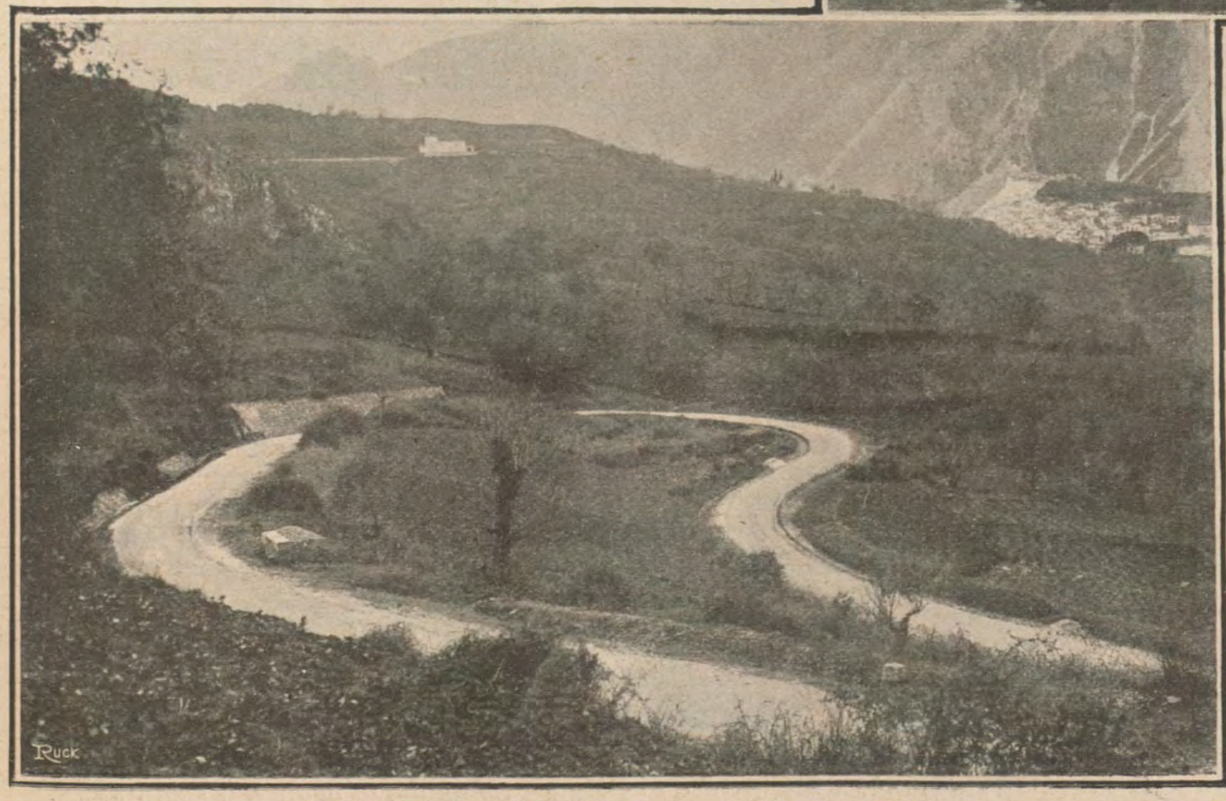
Tout fait donc prévoir une belle épreuve pour le 21 avril prochain.

Mais qui gagnera? On peut éliminer de suite l'Allemagne et la Suisse. Quant à l'Italie, et du moment que la classification des voitures est faite à l'alésage, ses chances apparaissent bien diminuées. Parmi les concurrents transalpins, je ferai mon favori de la marque de Luca-Daimler, ce qui surprendra, sans doute bien des gens : mais je sais l'effort qu'on a fait à Naples, je sais qu'on a tiré 70 chevaux du moteur de 130 d'alésage, je sais enfin que deux des conducteurs sont des rois du volant : Hémery et Le Blon.

Cependant, la coalition française est terrible et il y aurait un beau pari à faire en prenant Berliet, Bayard-A. Clément, Gobron et Darracq contre le champ. J'ai comme une idée que la voiture victorieuse aura été fournie par une de ces quatre marques.

La route au sortir de Termini.

En quittant la mer, la route s'enfonce dans la lande démesurée et aride qui conduit à Cerda.



Un virage délicat.

Le réseau de routes adopté cette année est extrêmement montueux et sinueux à souhait.

La Vie au Grand Air

En décidant de renoncer à la fâcheuse classification par le prix du châssis, pour lui substituer la clause des alésages maximum, le comité de la Targa Florio obéissait à une sage pensée : malheureusement, l'application qu'il en a faite est bien critiquable.

Encore un mauvais règlement

Que dit, en effet, le règlement 1907 ?

La Targa Florio est ouverte à toutes les voitures dont les moteurs répondent aux classifications suivantes :

1° Pour les moteurs de 4 cylindre, à 4 temps, de 120 à 130 millimètres d'alésage;

2° Pour les moteurs à 6 cylindres de 85 à 90 millimètres d'alésage;

3° Pour les moteurs, type Gobron, à 110 millimètres d'alésage et 200 millimètres de course.

Ne disons rien des Gobron, qui sont traitées équitablement; mais les 6 cylindres sont victimes d'une erreur monstrueuse.

Dès l'instant qu'on admet, avec la commission technique de l'A. C. F., que la puissance est seulement une fonction de l'alésage, il faut donner à un 6-cylindres et à un Gobron le même alésage pour les classer légitimement avec un 4-cylindres de même puissance.

Or, pour le 4-cylindres de 130 d'alésage maximum, la surface totale des pistons est de 531 centimètres carrés, tandis que pour un 6-cylindres de 90 d'alésage, la surface totale des pistons est seulement de 382 centimètres carrés.

Le premier moteur peut donner 68 à 70 chevaux; le second, dans les mêmes conditions de bon rendement, n'ira pas au delà de 50 chevaux.

Véritablement, on se demande comment une pareille erreur a pu être commise et qui doit en porter la responsabilité. Là où un enfant de dix ans se débrouillerait sans grande peine, un comité d'organisation patauge effroyablement. Nous ne devons avoir aucune indulgence pour ce genre de fautes qui ne peuvent que dégoûter le public.

Ces deux malheureuses Lucia E. G. A qui devront, aux termes du règlement de la Targa, porter le poids maximum tout en possédant 20 chevaux de moins que leurs rivales, seront battues de loin et je vous laisse à penser ce qu'en diront les ennemis rétrogrades des 6-cylindres.

Quel remède à cette monstrueuse hérésie? Un seul. Le contrôle d'une commission internationale devrait s'exercer sur tous les règlements d'épreuves importantes.

C. Faroux.

AU VOLANT ø SALLERON

Par C. FAROUX

Après avoir connu la grande notoriété en tant que conducteur de premier ordre, Salleron est aujourd'hui un commerçant distingué, mais les habitués des grandes épreuves de vitesse espèrent qu'il ne leur a pas dit un éternel adieu ø

Dans le spacieux établissement que la Société l'Auto-Générale, possède rue Duret, et qui est bien connu de tous les chauffeurs, il m'est arrivé fréquemment de faire la causette avec son sympathique directeur, Salleron. Cet excellent conducteur. qui est à la fois le plus débrouillard des mécanos et le plus correct des gentlemen, est un de ceux qui savent le mieux conter une anecdote typique, et j'éprouve toujours le plus grand plaisir à l'entendre. Et Dieu sait si Salleron a des souvenirs à évoquer.

Salleron fit ses débuts publics dans Paris-Vienne

Encore que Salleron soit un conducteur de la première heure, venu à l'automobile aux temps héroïques, ses débuts en course ne se produisirent que dans l'épreuve Paris-Vienne, de célèbre mémoire, courue en 1902.

Il pilotait une voiture légère Georges Richard, premier enfant de Brasier après son départ des usines Mors. Sans doute, ce véhicule, en dépit de ses incontestables qualités, ne pouvait prétendre battre en vitesse les grosses voitures de 80 chevaux; cependant Salleron devança, dès le début, beaucoup de ces dernières.

La première étape, on s'en souvient, se terminait à Belfort. Notre homme y parvint dans un rang plus qu'honorable, et pouvait, dès ce moment, émettre de légitimes prétentions à l'une des toutes premières places.

On sait que dans cette épreuve Paris-Vienne, la traversée de la Prusse était neutralisée, ce qui imposait aux concurrents la nécessité de rouler à une allure respectueuse des règlements locaux. Cette étape ne comptait pas dans le classement. Par un injuste destin, Salleron y trouva cependant la fin de sa course; une guigne invraisemblable l'immobilisa, en sorte qu'on put dire qu'après avoir battu la plupart de ses adversaires dans l'épreuve de vitesse, il s'était trouvé éliminé alors qu'on ne courait pas.

L'année suivante, venu aux Mors, Salleron s'imposait de façon définitive. Sur un de ces admirables Dauphins qui furent incontestablement les meilleures voitures de leur année, il fit une course foudroyante et frisa le 100 à l'heure de moyenne sur une route non goudronnée et encombrée. Dans toute l'histoire du sport automobile, il n'y eut jamais de course plus merveilleuse et plus révélatrice de progrès accomplis que cette première étape de Paris-Madrid.

Il n'y eut point non plus de course plus terriblement dangereuse et de tous ceux, vainqueurs ou vaincus qui arrivèrent à Bordeaux, aucun sans doute n'échappa à la vision de la terrible camarde. Sur une route parfois étroite, non goudronnée et encombrée de manière invraisemblable, quelques-uns cependant réussirent à friser le 100 de moyenne.

Salleron termina second, après avoir habilement évité toutes les embûches et les surprises traîtresses de cette route non gardée.

Lors des premières éliminatoires françaises disputées en 1904 sur le Circuit de l'Argonne, Salleron fut au volant de la première Mors. Il fut le seul à tenir le coup, en dépit de l'inexorable régularité de Théry, et termina second encore. Les rapports sportifs de l'époque ne manquèrent pas de lui appliquer le surnom d'éternel second qui avait fait la célébrité de Girardot.

Salleron.

Salleron est l'un de nos plus anciens conducteurs. Dès les débuts de l'automobile, il se montra passionné de ce sport, mais ce n'est que dans l'épreuve de Paris-Vienne, en 1902, qu'il fit ses débuts en course.

Au Taunus, après de beaux passages en vitesse, Salleron connut les petits ennuis inhérents à la course, mais, en dépit d'eux, se classa très honorablement.

Enfin, nous le revîmes en Auvergne, au volant d'une Hotchkiss : la voiture, puissante et robuste, était malheureusement sortie un peu tard aux essais et manquait de mise au point. Salleron trouva cependant l'occasion de prouver sa réelle virtuosité.

Ce parfait sportsman possède au plus haut degré l'ensemble des qualités indispensables à un bon conducteur : je veux dire le sang-froid, l'audace, la précision dans l'évaluation des distances et... la parfaite connaissance de sa voiture. Sur ce dernier point, notre homme a fait ses preuves. Si la fâcheuse panne vient l'arrêter, dans sa course folle, il n'est point de ceux qui se découragent subitement et se contentent de lever les bras au ciel en déplorant leur malheur et en prenant les dieux à témoin : Salleron, au contraire, sait se mettre rapidement et courageusement à la besogne : suivant la formule connue, il répare et repart.

Salleron pratique tous les sports

Praticien assidu et éclectique du sport, Salleron est un chasseur enragé et pour peu que la partie de chasse ait lieu à quelques centaines de kilomètres de Paris, son bonheur est complet. Il saute au volant de quelque 100 chevaux endormie et, durant deux jours pleins, se grise voluptueusement d'air, de lumière et d'espace. Toute manifestation athlétique l'intéresse, qu'il s'agisse d'un grand match de boxe ou d'une rencontre en rugby de deux équipes fameuses. Ceci est une raison pour qu'il nous appartienne davantage encore.

Ainsi que je le disais en commençant, il est peu commun de rencontrer dans notre sport une carrière aussi rapide et aussi intéressante. J'imagine que cette heureuse fortune, Salleron la méritait pleinement, par une pleine connaissance des mécanismes et par la méthode d'un esprit avisé et pénétrant.

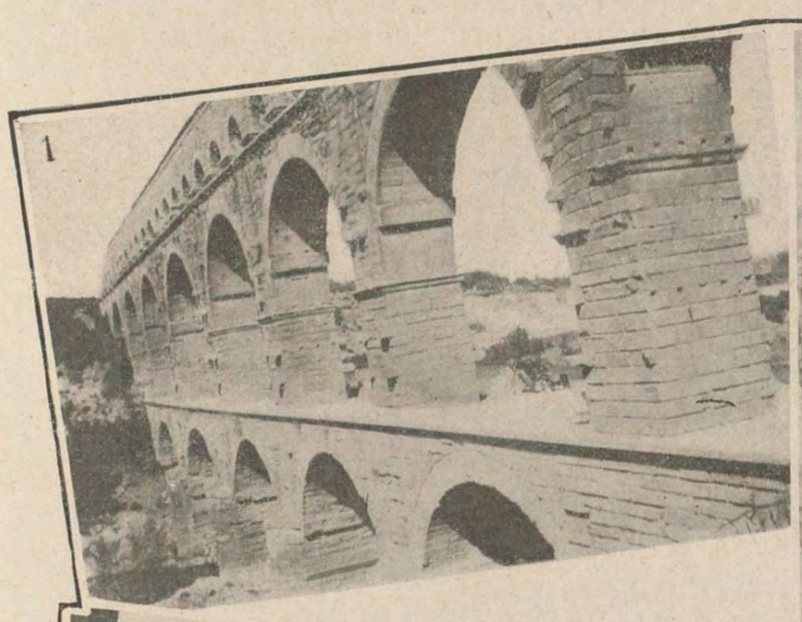
Aujourd'hui, ses occupations sont nombreuses. Le représentant des grandes marques, — ainsi qu'on le nomme volontiers dans ce quartier exclusivement automobile que sont devenus les environs de la Porte Maillot — a su porter dans son commerce les qualités d'audace et de persévérance que chacun s'accorde à lui reconnaître sur la route. Il compte une clientèle nombreuse et fidèle, et, à l'inverse de ce qui arrive fréquemment dans notre monde, il a fait beaucoup de bien aux marques qu'il représente et ne s'est pas contenté d'étayer sa réputation sur leur vogue méritée.

Au total : un sympathique et un galant homme. Le reverrons-nous dans les grandes épreuves de vitesse? Il faut le souhaiter, mais la brillante marche de ses affaires lui laisse bien peu de loisirs. Salleron en effet s'est assuré la représentation de deux ou trois marques qui possèdent à juste titre la confiance publique, et comme il compte personnellement de nombreuses et précieuses relations, il n'a plus guère de loisir. Regrettons-le égoïstement.

Nous avons perdu un adroit coureur; nous avons retrouvé un correct et loyal *businesman*.

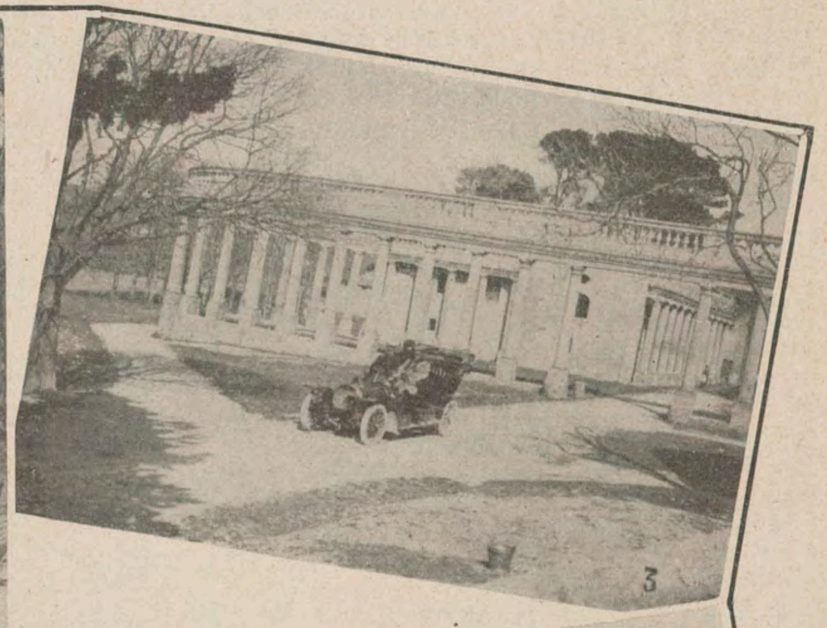
C. Faroux.

Le Tour de France de la Six-Cylindres Hotchkiss

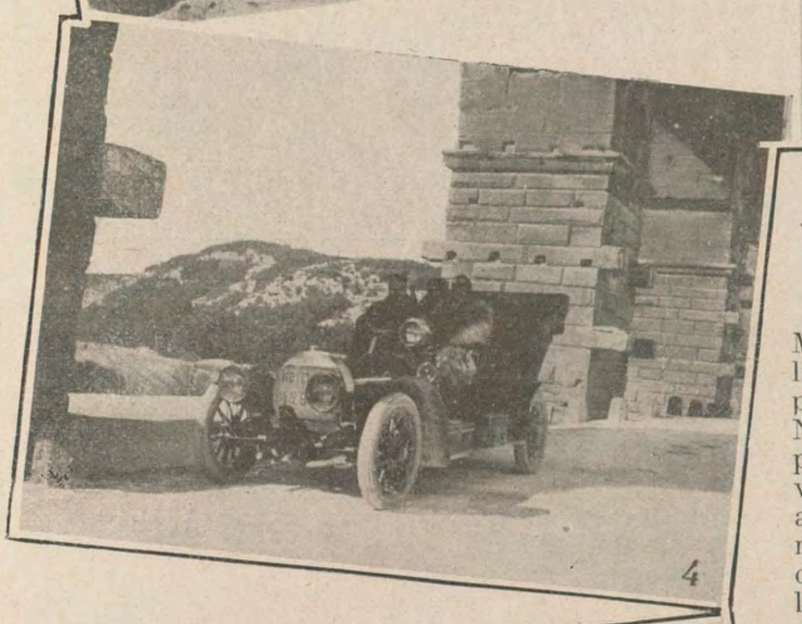


1

2



3



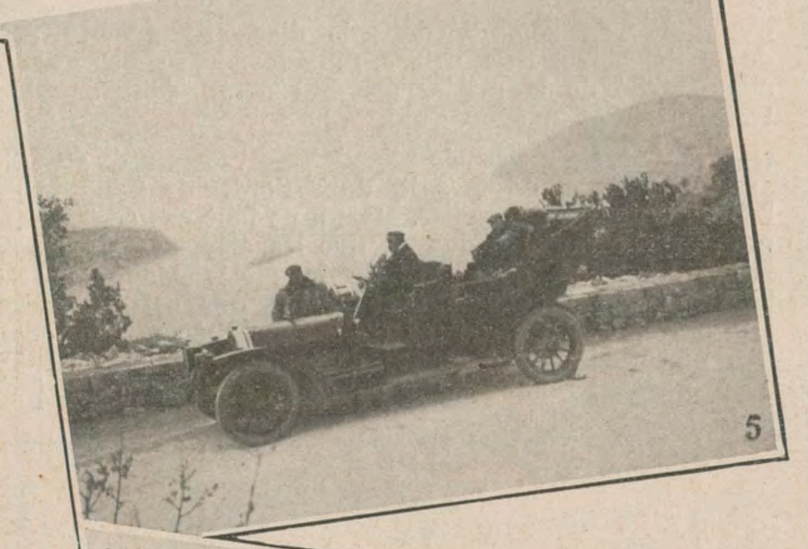
4

Nous avons publié dernièrement (1) l'itinéraire du voyage, entrepris autour de la France par M. Van Marke sur une six-cylindres Hotchkiss, et qui ne comporte pas moins de 7.000 kilomètres. Nous donnons aujourd'hui quelques photographies prises au cours de ce voyage que la voiture Hotchkiss accomplit avec une imperturbable régularité, malgré les intempéries de toutes sortes. Le froid, la pluie, les routes défoncées et encombrées par la neige, au point de rendre le passage impossible sur certains points, comme entre Saint-Etienne et Annonay, le mistral de la Crau, les boues des gorges de Pierrelys et de la Montagne Noire, n'ont pu arrêter la marche régulière des intrépides touristes qui sont actuellement sur les routes de Bretagne.

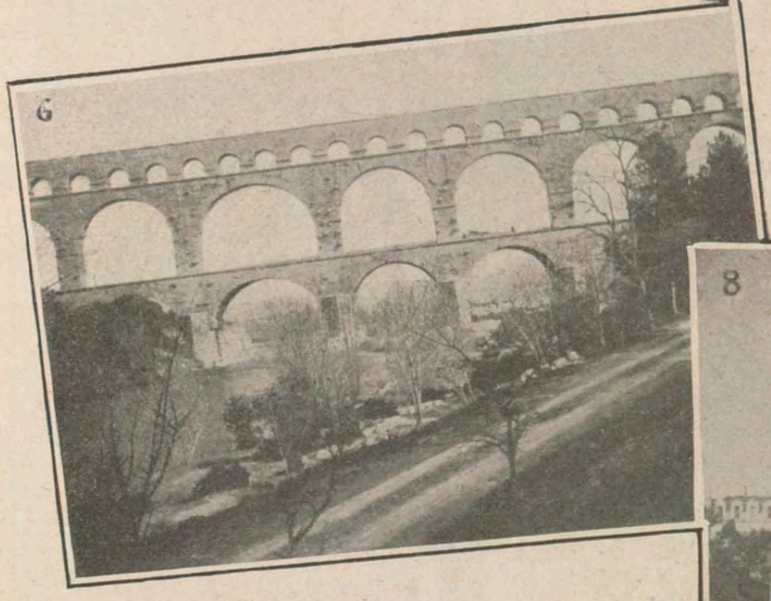
Dans toutes les villes traversées, l'accueil le plus enthousiaste a été fait aux voyageurs et à leur magnifique voiture qui a suscité partout l'admiration dessportsmen. C'est la première fois qu'une six-cylindres accomplit un parcours aussi long. Ce voyage effectué dans les plus mauvaises conditions climatériques aura prouvé la supériorité de la six-cylindres.

Nous l'applaudirons bientôt au retour à Paris.

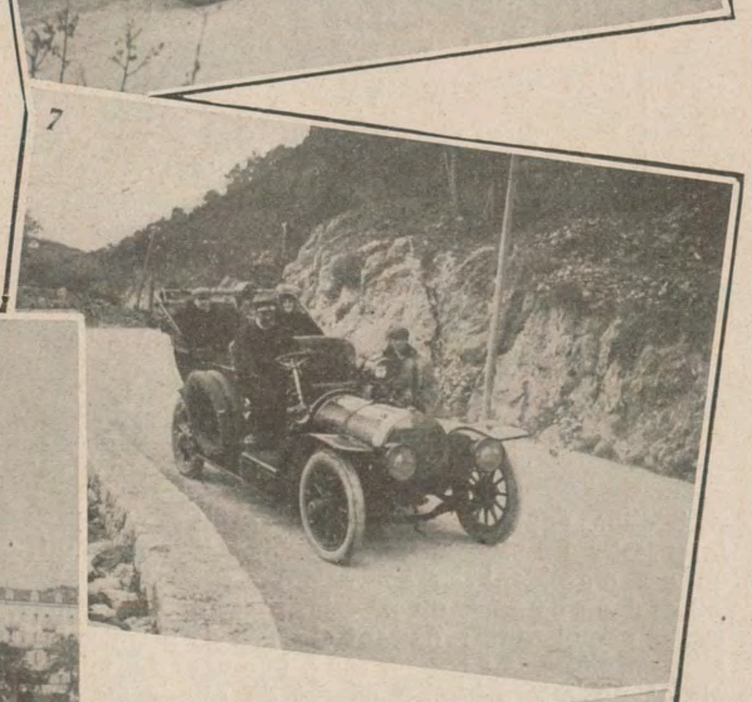
H.-M A.



5



6



7

8

9

10

1. Le Font du Gard. — 2. La Tour d'Argilliers. — 3. Devant le château de Castille, à Argilliers. — 4. La sortie du Pont du Gard. — 5. Dans la Turbie. — 6. Encore le Pont du Gard. — 7. Sur la route d'Avignon. — 8. La Place Masséna, à Nice. — 9. La Promenade des Anglais, à Nice. — 10. Entre Avignon et Aix-en-Provence.

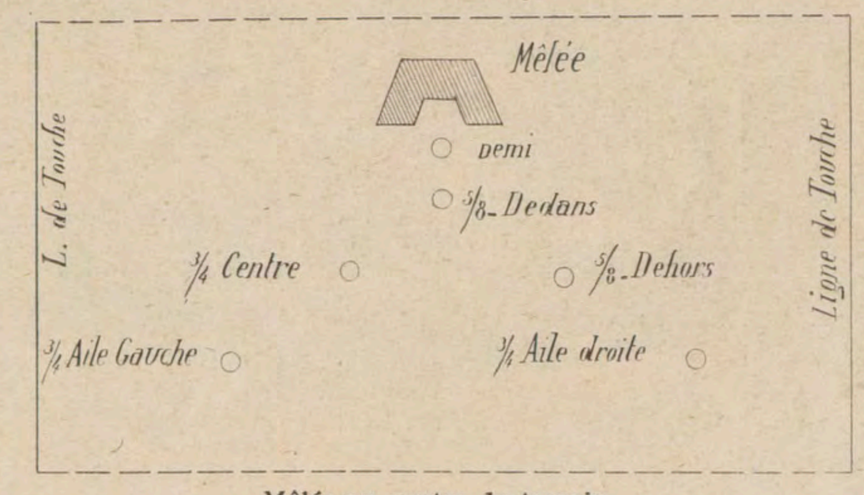
(1) Voir le numéro 438

Les Footballeurs anglais et la méthode néo=zélandaise

La tactique nouvelle ✍ Essais loyaux et pas très concluants ✍ Une mêlée délicate à faire ✍ Le jeu des lignes arrière ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

La tactique néo-zélandaise ne consiste pas uniquement, comme le pensent certains esprits superficiels, dans le port d'un maillot à collerette, lacé sur le devant. Il y a encore bien autre chose dans cette méthode de jeu si originale.

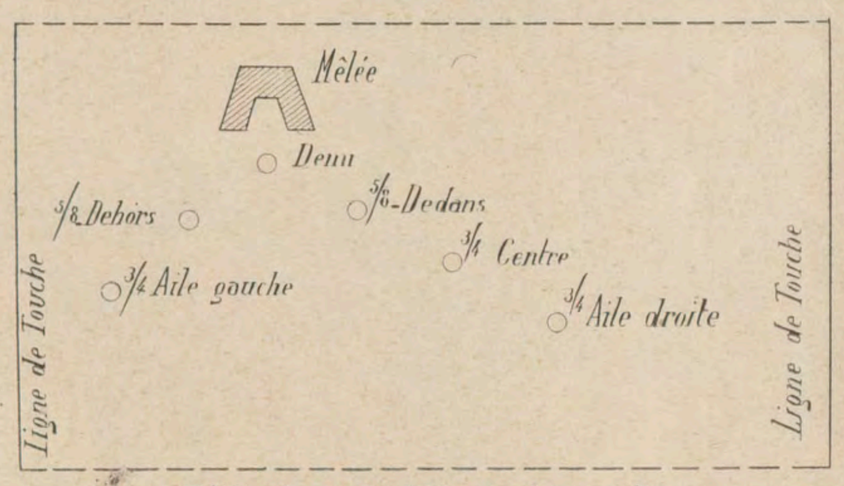
A la prendre en son ensemble, elle diffère surtout de la méthode classique dans l'attaque ou la défense consécutive à la mêlée,



Mêlée au centre du terrain.

c'est-à-dire, en somme, dans le dispositif général de l'offensive et de la défensive. Elle utilise, rappelons-le, sept avants, un avant-aile détaché de la mêlée, un seul demi, deux cinq-huitièmes, trois trois-quarts et un arrière.

Une mêlée originale La mêlée néo-zélandaise est formée de sept hommes, disposés, on le sait, dans l'ordre de 2-3-2 au lieu de celui de 3-2-3 qui nous est familier. Mais il ne faut pas croire que ce soit là sa principale caractéristique et que les éléments s'y trouvent placés de la même manière que ceux de la mêlée classique. C'est une machine bien autrement délicate à construire que cette dernière. Et d'abord, elle exige, à cause de sa délicatesse même, que chaque avant ait une place désignée d'avance, conforme à ses moyens physiques et qu'il occupera sans changement au cours de toutes les parties. La seule



Mêlée plus près de la touche gauche.

restriction apportée à ce principe est qu'à l'entraînement on peut intervertir les places, afin de permettre un remplacement convenable en cas d'accident au cours d'une partie.

Les deux hommes du premier rang, appelés « hookers », doivent être courts et puissants; ils sont chargés de prendre la balle dès qu'elle est mise en mêlée. Au second rang, l'homme du milieu, appelé « lock », est plutôt un intermédiaire chargé de réunir les deux premiers joueurs; grand et vigoureux, il doit pousser ferme et assez bas pour utiliser tout son poids; n'ayant personne derrière lui, il talonne directement au demi. Car les deux autres hommes du second rang, les « side row-men » forment avec les deux du dernier rang, les « krow-bac men », des espèces de contre-forts. Ils doivent pousser, du côté droit, avec la jambe droite et l'épaule gauche, dans l'ordre inverse de l'autre côté. La mêlée entière affecte ainsi la forme d'un A tronqué.

Certains clubs anglais, Blackheath en particulier, ont essayé franchement, pendant une saison, l'emploi de cette mêlée. Ils n'en ont pas été pleinement satisfaits. Le capitaine de Blackheath, M. Basil A. Hill, estime qu'elle est une merveilleuse « machine à talonner », mais rien de plus. Elle ne permet pas, à moins d'un entraînement particulier et très délicat, de garder le ballon, de tourner, de résister à des adversaires qui enfoncent. Bref, elle lui paraît un mauvais instrument de défense, d'autant plus qu'un seul homme mal placé suffit à la disloquer et à la faire écrouler.

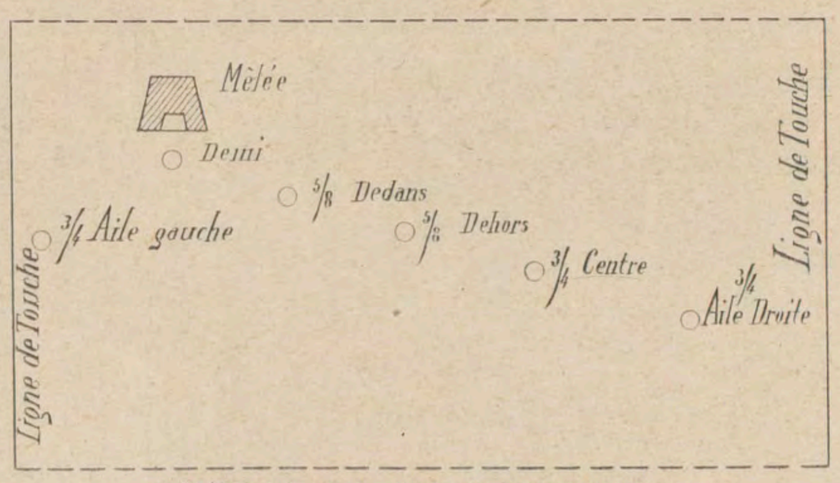
Il pense cependant qu'on en peut tirer un fructueux enseignement pour la constitution de la mêlée classique à huit avants. Résolument, il assigne à chaque homme une place déterminée. Les trois hommes du front seront puissants et plutôt petits; ceux du second rang seront non moins puissants, mais grands, étant chargés de pousser de tout leur poids. Les trois hommes du dernier rang seront des dribbleurs remarquables, capables d'emmener le ballon, une fois la mêlée tournée, et assez vites pour tomber sur les demis adverses dans la défense.

Bien entendu, les Néo-Zélandais affirment que leur mêlée de sept avants est supérieure à tout autre dans toutes les circonstances, dans la défense aussi bien que dans l'attaque. Les Anglais ne disent pas absolument le contraire, mais prétendent qu'il faut, pour obtenir ce résultat, un entraînement constant, quotidien même, et tel qu'aucun club britannique, tout particulièrement à Londres, ne saurait le poursuivre. Il est amusant de constater que les Anglais, ne pouvant s'entraîner en semaine aussi souvent qu'il leur paraît nécessaire, s'abstiennent d'adopter une méthode si difficile à pratiquer, alors que nos compatriotes, qui ne touchent un ballon que tous les dimanches — et encore! — paraissent tout disposés à se l'approprier. Nous ne doutons de rien.

Ailier et cinq-huitièmes En ce qui concerne le jeu hors de la mêlée, l'expérience de Blackheath a donné de bons résultats.

On sait qu'un avant détaché de la mêlée, appelé « winger » (ailier), a pour mission de tomber sur le demi de mêlée adverse lorsqu'il essaye de ramasser le ballon ou de le gêner quand il veut en faire autant.

A Blackeath on a constaté que cet avant, dont l'utilité est indéniable dans la défense, ne légitime pas aussi bien sa présence dans l'attaque. Non pas qu'on doive le considérer comme hors-jeu, parce qu'il se trouve, à un moment donné, devant le ballon, car, théoriquement, tous

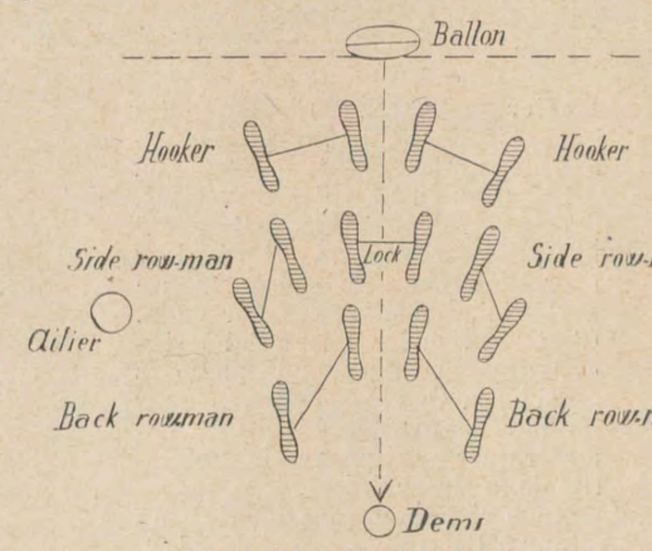


Mêlée très près de la touche gauche.

les avants s'y trouvent plus ou moins en talonnant. Mais l'obstruction qu'il fait au demi adverse, cherchant à empêcher l'attaque, ne paraît pas aux Anglais très recommandable.

Ils se contentent d'employer l'ailier comme un excellent agent de défense, pour arrêter le demi de mêlée adverse et diminuer le danger d'une mêlée tournée par l'adversaire. C'est lui également qui est chargé de mettre le ballon en mêlée et de le remettre en jeu à la touche.

En ce qui concerne le jeu derrière la mêlée, Mr Hill est pleinement élogieux. Dans l'attaque, et surtout dans la défense, le jeu combiné des cinq-huitièmes et des trois-quarts lui paraît des plus ingénieux. Pour les Néo-Zélandais, le demi est une dépendance de la mêlée, étant chargé de ramasser le ballon immédiatement dans les talons du «lock », ce qui a inquiété bon nombre d'arbitres. Agissant ainsi en grande sécurité, il a, pour commencer l'attaque, la ligne très mobile des cinq-huitièmes, sortes de combattants avancés, qui peuvent se placer à droite ou à gauche, selon les besoins. Ces deux joueurs doivent être très avertis et posséder un rapide jugement. Les trois-quarts attaquent avec leur aide, le cinq-huitièmes-dehors (five eighth outside) étant, en somme, un véritable trois-quarts-centre, mais n'abandonnant jamais son collègue, le cinq-huitièmes-dedans (five eighth inside).



La mêlée néo-zélandaise.

Schéma indiquant la manière dont les sept avants doivent placer leurs pieds et pousser dans la mêlée.

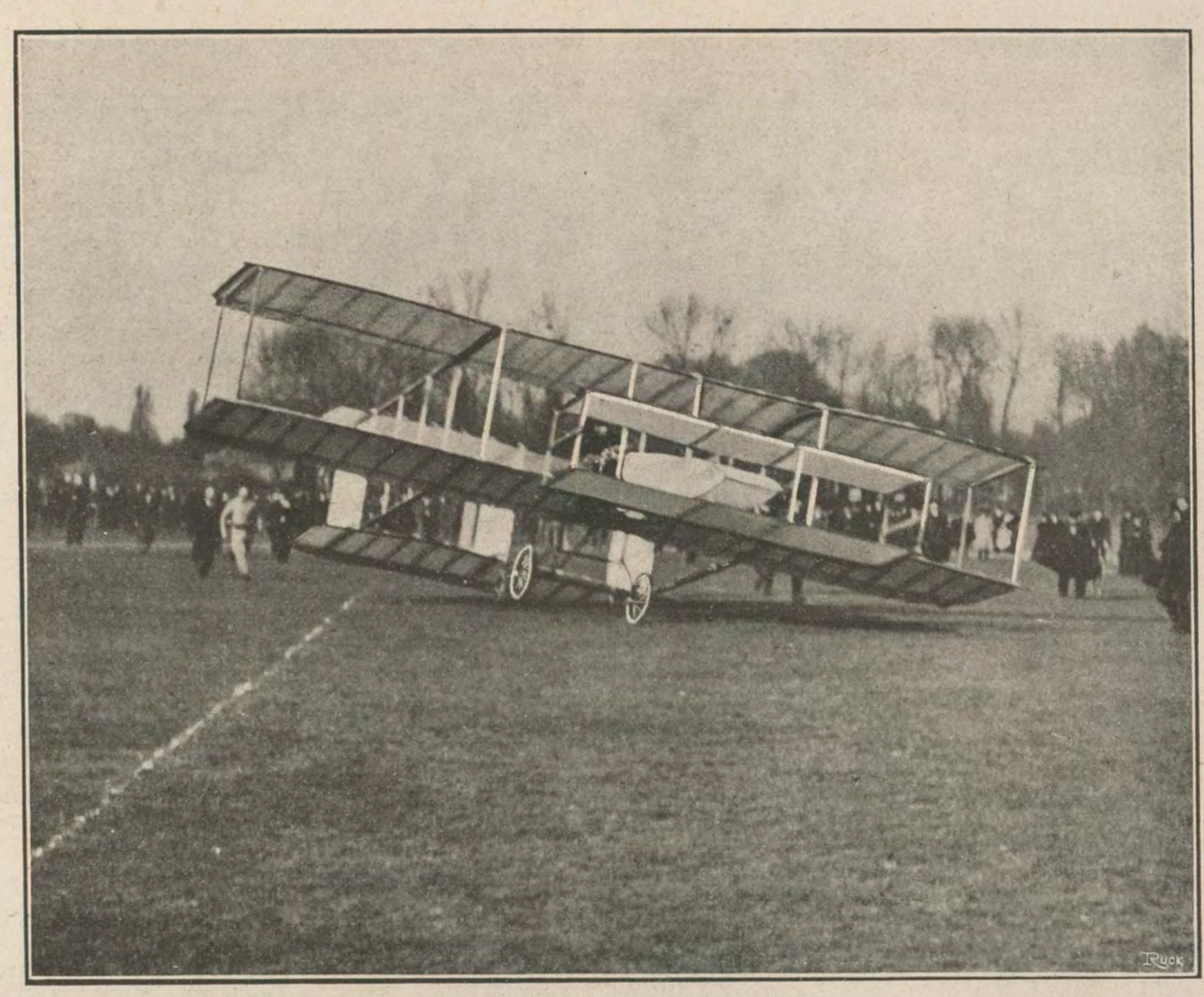
Selon que la mêlée se fait au centre du terrain ou plus ou moins près de la touche, il sera avantageux de disposer les joueurs selon les schémas que nous donnons ci-contre, dressés selon les indications de Mr Hill.

Les joueurs des lignes arrières doivent user d'une série d'indications verbales et conventionnelles qui les aide à prendre leur vraie place sans hésitation. Mais il est indispensable, pour pratiquer cette tactique, assez semblable à celle des trois demis Gallois, que les joueurs se connaissent admirablement et soient entraînés ensemble depuis longtemps. Les clubs anglais, surtout ceux de Londres, estiment que leur pratique est insuffisante pour en tirer tout le profit possible.

Nous serions peut-être, provisoirement, un peu présomptueux de croire que nous allons réussir là où ils ont presque échoué.

FERNAND BIDAULT.

L'AÉROPLANE DELAGRANGE



L'aéroplane Delagrange prend son vol.

Le 16 mars, l'appareil de M. Delagrange, construit par M. Voisin, a pu voler à Bagatelle. Après un roulement de 100 mètres, un vol d'une dizaine de mètres, à un mètre du sol, a été constaté.

Le premier après Santos-Dumont, Charles Voisin a quitté le sol, à bord de l'aéroplane Delagrange. Il compte faire mieux encore

La machine volante automotrice du sculpteur Delagrange éprouva longtemps la patience de son propriétaire et de ses expérimentateurs, les frères Voisin. Essayé tout d'abord au polygone de Vincennes, l'aéroplane se rompait deux fois à la jonction de l'arrière et des plans principaux. Mais le 16 mars, à Bagatelle, le même appareil, renforcé à l'endroit faible de sa structure, et malgré l'augmentation de poids — trente kilos — résultant de l'opportune modification, réussissait le vol artificiel.

M. Charles Voisin montait l'aéroplane au cours de cinq essais tentés dans la matinée et l'après-midi. Lors des trois premiers, il lutta simplement contre la fâcheuse tendance de la machine à dériver à gauche, et l'indiscrétion non moins fâcheuse, d'une foule de spectateurs.

Enfin, à 3 heures, l'aéroplane s'enlevait nettement des trois roues, et franchissait — avant un atterrissage sans avarie — une dizaine de mètres à une hauteur de 75 centimètres environ. Même envolée, à 3 h. 45, toujours sans avarie. Félicitons donc M. Delagrange, ainsi que MM. Gabriel et Charles Voisin. Leurs études de vol artificiel seront reprises sous peu de jours, non plus à Bagatelle, mais à Vincennes. Là, le sol est beaucoup moins roulant qu'au champ d'entraînement, mais une clôture protège le public contre ses imprudences et les expérimentateurs contre le public.

Rappelons les principales caractéristiques de l'aéroplane Delagrange : deux surfaces superposées de 10 mètres d'envergure; longueur antéro-postérieure : 1 m. 80; moteur : 50HP.; hélice (diamètre) : 2 m. 30; surface portante totale : 60 mètres carrés; à l'avant, un gouvernail de profondeur; à l'arrière, une queue cellulaire terminée par un gouvernail vertical.

François Peyrey.

Le Championnat de France d'Association

Le gardien de but.

Trousselier, l'excellent gardien de but du Racing Club, n'a pas eu grand'chose à faire.

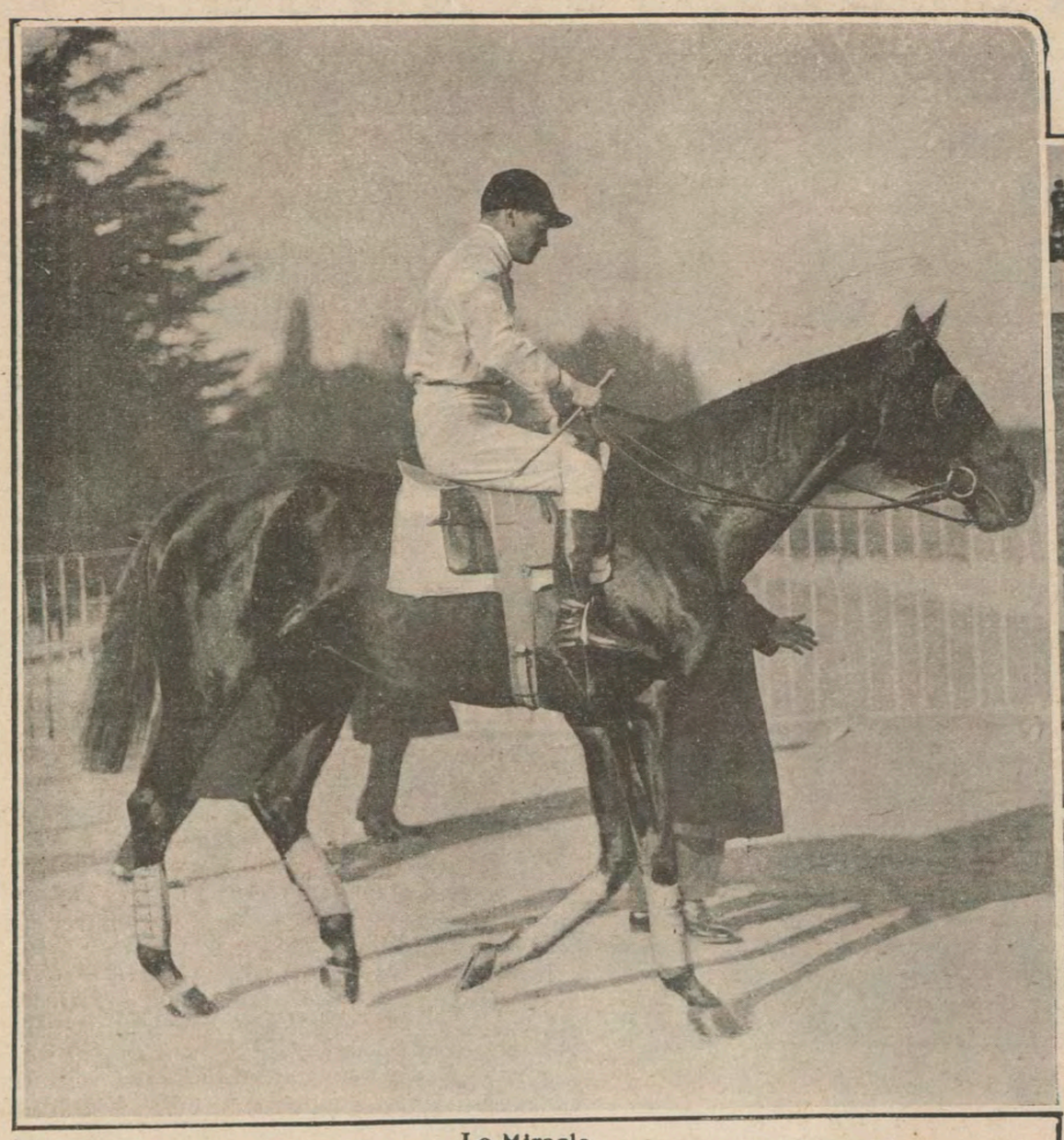
La demi-finale R. C. F. contre Olympique de Marseille.

Dimanche dernier a été disputée à la Faisanderie une demi-finale du Championnat de France d'Association, qui mettait aux prises le R. C. de France et l'Olympique de Marseille. Le R. C. F. a triomphé, battant son adversaire par trois buts à un.

Tandis que le Racing Club battait à Paris l'Olympique de Marseille, le Havre Athletic Club et le Racing Club de Roubaix faisaient match nul au Havre, malgré deux prolongations. En sorte que le futur adversaire du R. C. F. dans la finale n'est pas encore connu.

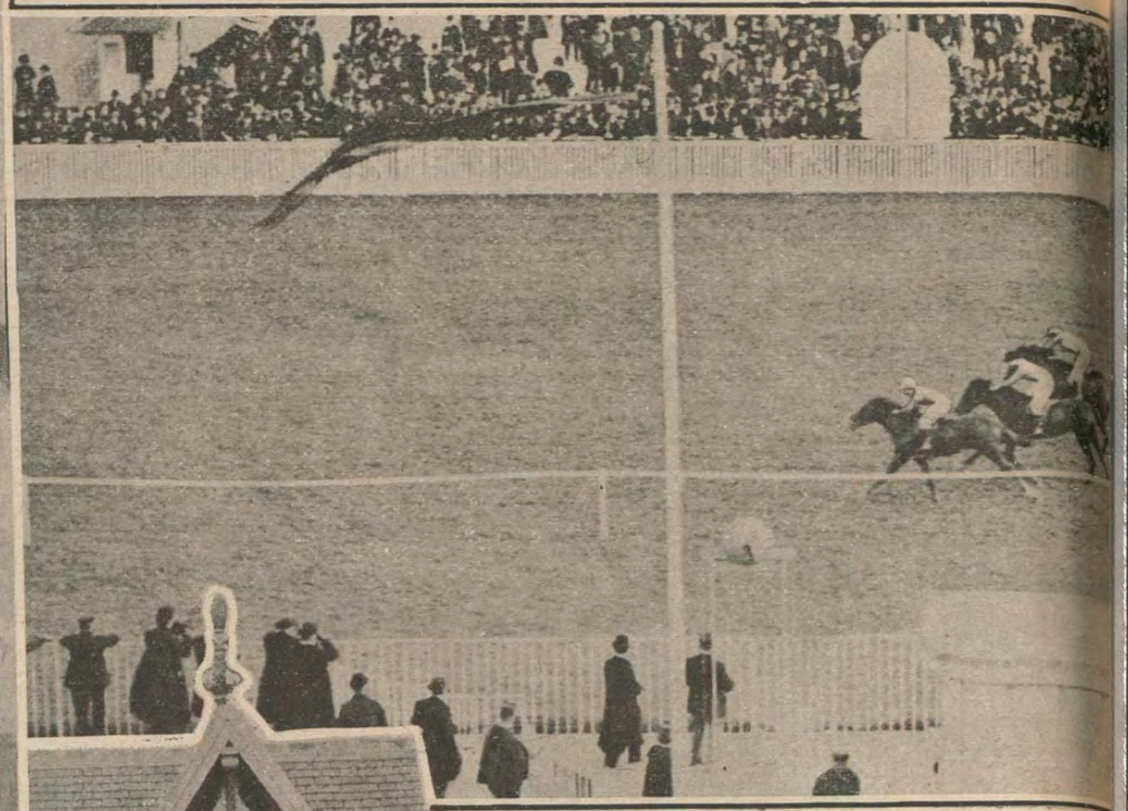
LA SEMAIN

SAINT-CLOUD — MAIS



Le Miracle.

Pn. al., 4 ans, par Châlet et la Mouche, à M. Jean Stern, monté par Parfrement. Après avoir remporté cinq victoires consécutives à Auteuil, il a fait dead heat le jeudi 14 mars, avec Journaliste, dans le Prix de la Muette, et gagné le dimanche suivant le prix Valentino.



La Sibérienne Légitimée Fi

L'arrivée

6.000 francs, 1.200 mètres, pour pou
Love Grasse et Sardin, à Mme Ch
Maisons-L

La nouvelle tribune de la presse.

A Maisons on a aménagé au-dessus des tribunes une sorte de balcon pour la presse.

La sortie du Pri

Le Prix de Saint-Cloud, 20.000 franc
de la première journée des courses
Mosquita et Kalpack.

Bravo.

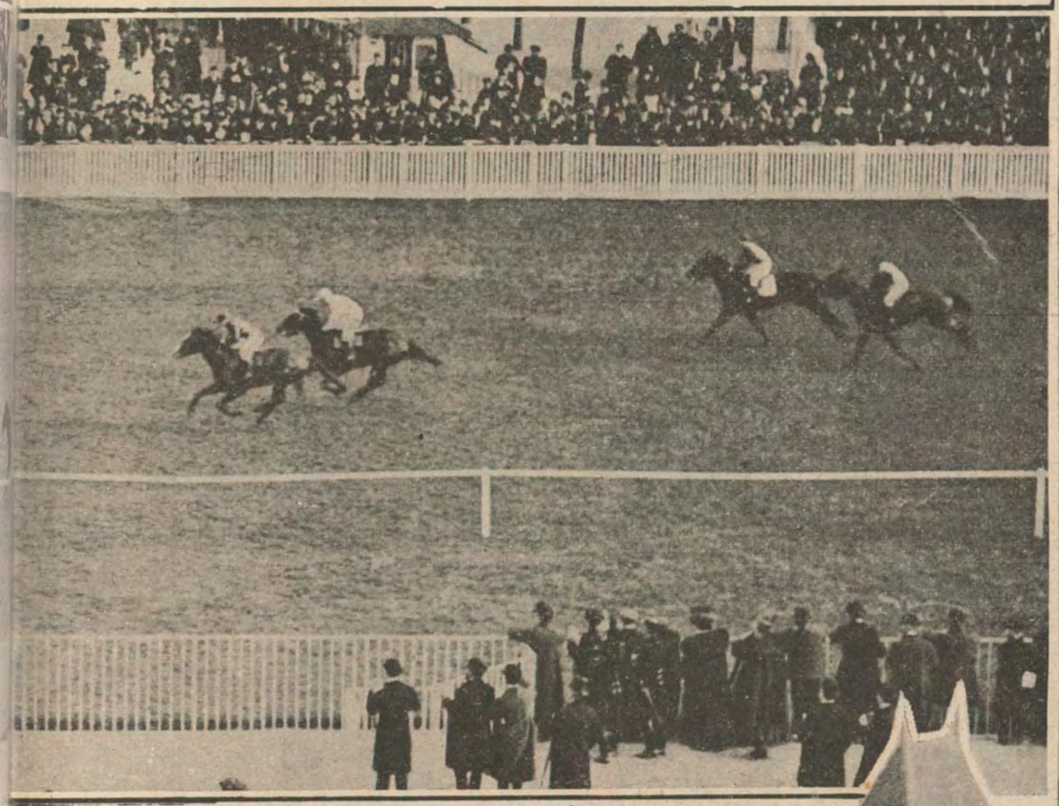
Pn. b., 3 ans, par Ermack et Bengaline, à M. R. de Monbel, monté par O'Connor, gagnant avec 50 kilos du Handicap optional. Promet d'avoir à 3 ans une carrière plus fructueuse qu'à 2 ans.

Le Grand Prix du Printemps, haies, 20.000

La principale épreuve de dimanche dernier à Auteuil a donné lieu
Bonne Nouvelle, à Mme Cl. Procureur (Burgoyne), devant Neuil et M
Mais il la sautait lourdement et sur le plat

HIPPIQUE

AFFITTE — AUTEUIL



Girouette Momentané Margarita Betnune

Cornette.

3 ans, gagné par La Sibérienne, par (J. Lane), devant Légitimée et Fiche. 6 mars.

-Cloud.

mètres, la principale épreuve st revenu à Pernod, devant oud, 15 mars.

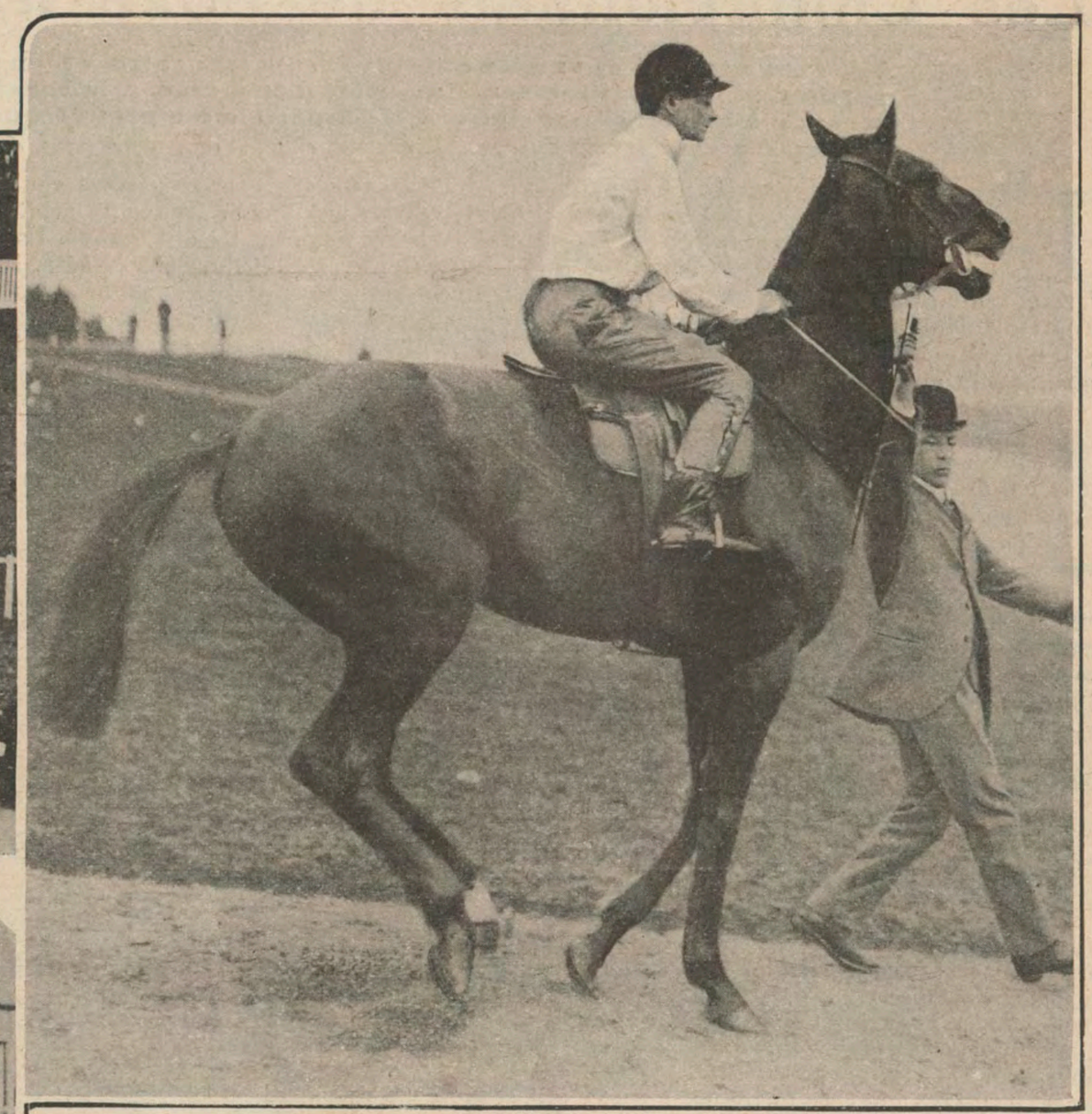
Bravo Dihor All Mine.

L'arrivée du Handicap optional.

20.000 francs, 1.600 mètres, gagné par Bravo devant Dihor et All Mine.

3.800 mètres Le saut de la haie du Pavillon.

utte émotionnante. Elle est revenue à Royal Visiteur, par Lauzun et euil était le plus recherché du lot. Il a tenu la tête jusqu'à la dernière haie. siteur le réglait pour gagner de cinq longueurs.



Pernod.

Pn. al. 3 ans, par Patron et Elise II, à M. Aumont, monté par Cormack. Fut à 2 ans, le crack de sa génération S'est joué jeudi de ses adversaires dans le Prix de Saint-Cloud. Promet d'être le Prestige de 1907.

François.

H. b,. 5 ans, 68 kilos, par Barberousse et Fable, à M. L. N. André, monté par Burgoyne, gagnant du Prix de l'Equinoxe, steeple 20.000 francs, 5.000 mètres, devant Ile d'Elbe et Volubilis. Auteuil, 17 mars.

Les Championnats de Boxe française et de Canne

Cette année les championnats de boxe française et anglaise ont été séparés ✍ La première semaine a été consacrée à la boxe nationale, la seconde à la méthode anglaise ✍ L'expérience a prouvé que les réunions mixtes étaient préférables ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Les organisateurs des championnats de boxe française de cette année ont voulu bien faire. Ils ont cru avoir réussi. A leur idée, ils étaient convaincus d'avoir trouvé un arbitrage merveilleux, supprimant toute contestation. Ils ont établi des règlements. Ils ont innové. Ils se sont attachés à démolir tout ce qui existait et qui, somme toute, n'était déjà pas si bête. Bref, ils ont fait fausse route. On ne peut leur en faire un grief, toute besogne vers le mieux ne devant être critiquée. Toutefois, ils auraient pu trouver autre chose, et surtout écouter les avis des compétences de la Fédération.

L'intérêt des assauts aurait été plus soutenu et le public aurait pris la peine de se déranger. Il vaut mieux continuer les vieux errements qu'aller à la recherche du progrès sur la route du rétrograde, à l'entrée de laquelle se dresse le poteau aussi indicateur que menaçant: « Tournant dangereux ».

Les inventeurs du règlement actuel s'y sont perdus, dans ce tournant, ils ont voulu faire marche arrière, mais il était trop tard et le panache s'en est suivi. Je ne parle pas du panache glorieux consistant à léguer à la postérité l'œuvre d'hommes avisés, oh ! que non !

Le panache est ici employé dans son sens le plus péjoratif et signifie la culbute, la pâle culbute.

Il est regrettable que le travail de deux hommes soit aussi stérile, mais ces messieurs sont intelligents, ils ne s'en formaliseront pas. Pour se venger, ils élaboreront l'an prochain un magnifique code qui ranimera cette boxe française qui, aux championnats de 1907, a été plus que... knock-outée.

Le règlement de 1907

Mais quel est-il au juste, ce fameux règlement ? Oh ! sa définition est bien simple est peut tenir en quelques mots. « Il est la négation de la valeur d'un homme ».

A vrai dire, le but recherché était sans doute tout autre, mais ne revenons pas sur ces points délicats et contentons-nous de discuter les divers articles.

Maintenant, les matches ne sont plus des matches, les combats ne sont plus des combats, l'homme qui encaisse pour rentrer avec frénésie est battu. Voilà la boxe française en 1907. C'est peu, vous m'avouerez ! Encore si elle était esthétique! Mais bien au contraire. Où sont les Chabrier, les Charlemont, les Castérès. Ils doivent bien se désespérer en assistant à cette autopsie du sport où ils sont passés maîtres !

Donc, deux hommes se présentent sur le ring. Ils sont là pour se battre afin de savoir quel est le meilleur, comme il convient, chaque fois qu'un match se dispute. « Time»! Et les voilà partis en guerre l'un contre l'autre. Le profane se frotte déjà les mains à l'idée qu'il va assister à une belle rencontre. Fi donc ! Comme il va déchanter!

L'échelle des poids en Boxe française.

Carpentier (poids plume) *13 ans, élève de Descamps (Lens). Il a reçu la médaille donnée au concurrent le plus courageux.*

Bardey (poids extra-léger). *Elève de Quillier, très scientifique et très adroit, a triomphé de G. Jeanniot, le champion de 1905.*

Genty (poids léger). *Elève de Bayle, très agile et très endurant, Genty s'est montré le meilleur de sa catégorie.*

Toutard (poids moyen). *Elève de Casterès, Toutard, déjà champion en 1903, est notre meilleur homme en boxe française.*

Brost (poids lourd). *Elève de Mainguet, Brost joint à ses facultés physiques une adresse et une vitesse redoutables.*

Et de fait, dès qu'un des pugilistes effleure seulement du pied son adversaire, l'arbitre vient les séparer. Cela rappelle absolument les clowns boxeurs : Quand je dirai « Arrêtez », vous vous arrêterez, « Monsieur Auguste. » Et chaque fois que M. Clown donne un coup à M. Auguste qui va riposter, M. Clown s'écrie : « Arrêtez ! »

Comment se disputent les assauts

Telle est la façon de disputer les championnats de boxe française. Tout le temps que dure l'assaut l'arbitre est obligé de séparer les deux hommes. Au fond, c'est lui qui assume la plus lourde tâche et qui devrait être déclaré champion de toutes les catégories. Mais l'injustice est telle à notre époque qu'il n'a plus cet espoir.

Les personnes qui ont l'habitude de boxer, et même celles qui se sont contentées d'assister à des matches savent que dans ce sport, l'homme habile est celui qui au bon moment se laisse toucher pour pouvoir riposter avec autorité. Malheur à celui qui agit ainsi !

Ce qu'il faut c'est essayer d'essuyer simplement ou de chatouiller la jambe de l'homme qui vous est opposé et vous gagnerez un point. Si le boxeur touché répond par un coup de pied terrible qui vous envoie rouler inanimé, il ne gagnera rien. Au contraire, il se fera rappeler à l'ordre et disqualifier. Dès que l'arbitre annonce une touche, il faut s'arrêter et ce n'est qu'après qu'on recommence. Il est certain que si cela n'est pas très sportif, c'est tout au moins très amusant et je m'étonne qu'aussi peu de monde se soit dérangé pour ces réunions, car on ne s'ennuyait pas un instant. D'autant plus qu'outre ce spectacle déjà assez amusant, on assistait à des intermèdes très comiques. L'homme déclaré touché prétendait qu'il n'avait pas reçu le coup qu'on lui comptait, il interpellait l'arbitre sur le ring, menaçait de s'en aller, son second se précipitait sur lui et le rentrait de force à l'intérieur des cordes. Je vous garantis qu'on a bien ri. Je m'en voudrais aussi d'oublier une innovation : si vous prenez le pied de votre adversaire et que par hasard le tenant dans la main vous vous touchiez légèrement, on compte un point à l'actif de celui qui ne songeait pas du tout à vous frapper, mais seulement à se tenir en équilibre sur une seule jambe pour ne pas tomber.

Une seule ombre de tristesse au tableau. Le favori des poids moyens, Briat, champion de boxe française et de boxe anglaise poids moyens, second du championnat de boxe française poids lourds en 1906, a été victime d'un accident, le soir de son premier assaut. Il a reçu un coup de genou malheureux qui l'a obligé d'abandonner. On ne saurait trop regretter cette abstention malencontreuse, car on eût assisté à de belles rencontres, si toutefois il peut y avoir de belles rencontres avec le règlement actuel.

Espérons que, l'année prochaine, nous assisterons à un championnat plus intéressant, sans quoi la boxe française risque bien de sombrer sous l'indifférence du public. Heureusement que les championnats de boxe anglaise et même de canne ont permis aux spectateurs de ne point regretter le déplacement, mais je crois qu'en 1908 on fera mieux de rendre les réunions mixtes et surtout d'oublier le règlement actuel comme on oublie les cauchemars.

Alors que les championnats de boxe anglaise furent admirablement arbitrés et que la victoire fut toujours donnée au meilleur, il faut bien avouer qu'en boxe française le moins bon triompha parfois. Des touches qui avaient été vues par tous les spectateurs ne furent pas aperçues par l'arbitre. Je sais que souvent on se rend moins compte en dehors du ring que dans le ring, aussi ne chercherai-je pas à discuter les décisions d'un homme juste et impartial. Je me contenterai de dire que si le règlement avait été ce qu'il aurait dû être, si les assauts avaient été des combats, la victoire aurait été acquise à d'autres pugilistes pour certaines catégories, et nous aurions d'autres champions que ceux qui furent proclamés.

Toutard a remporté le tournoi des poids moyens. Le résultat était indubitable. Ce boxeur est certainement le meilleur que nous ayons en France. Elevé à bonne école par Castérès, il possède toutes les qualités : vif, adroit, encaisseur scientifique, frappeur, il est le seul amateur qui sache tout le parti que l'on peut tirer de la méthode française. C'est un véritable champion.

Genty est, après lui, celui qui aurait le plus de droits à ce titre, de même que Mazoir, qui fit un fort joli assaut avec le jeune Castérès.

Mais croyez-vous qu'il ne soit pas risible de voir attribuer le titre de champion du monde aux autres catégoriés ?

Guichard a fait un match honnête avec Bardey, mais de l'avis de tous, en combat régulier, le résultat eût été tout autre. De même pour la finale des poids lourds qui mettait aux prises Brost et Desprez. Dans ces deux assauts, les vaincus étaient à un point des vainqueurs, au bout de trois reprises. Dans ces conditions, il est bien difficile de dire quel est le meilleur. Et pour ma part, dans un match j'aurais plus de confiance en Brost et en Bardey. Peut-être est-ce une illusion, mais jusqu'à preuve du contraire, je conserve cette opinion.

JACQUES MORTANE.

Amagat.

Champion du monde de canne de 1906 et de 1907, a fait preuve une fois de plus de science et de finesse dans ce sport.

NOTES DES ÉDITEURS

C'ÉTAIT lundi dernier l'inauguration de l'hôtel des Publications Pierre Lafitte. Une foule considérable et élégante se pressait dans nos nouveaux locaux de l'Avenue des Champs-Elysées. Nos invités ont fort admiré la somptueuse et pratique installation de nos différents services et ont vidé une coupe de champagne aux succès toujours croissants de nos diverses publications.

Le lendemain, on inaugurait le théâtre par une matinée offerte aux cinq cents premiers abonnés favorisés par le sort. Dans un programme inédit, les meilleurs artistes de Paris se sont fait applaudir. Tout le monde a admiré la coquette et si ingénieuse disposition de la salle de spectacle qui se peut transformer en quelques instants en salle de bal.

Ceux de nos abonnés qui n'ont pu assister à cette première fête n'ont qu'à se faire inscrire pour la nouvelle série qui leur sera réservée. Ces fêtes, comprenant six matinées et trois soirées, sont fixées aux dates suivantes :

Matinées : Les mardis 9 et 23 avril, 7 et 21 mai, 4 et 18 juin.

Soirées : Les mercredis 24 avril, 22 mai et 19 juin.

Les deux cent cinquante premiers abonnés qui se présenteront dans nos bureaux avec leur dernier reçu d'abonnement, recevront chacun un coupon de deux places pour le premier concert, qui aura lieu le mardi 9 avril.

Une fois ces deux cent cinquante abonnés servis, les deux cent cinquante qui se présenteront ensuite à notre caisse recevront deux places pour le second concert qui aura lieu le 23 avril, et ainsi de suite.

Chaque abonné, dans le courant de l'année, n'aura droit qu'à un seul coupon de deux places, car notre désir est de pouvoir faire profiter tous nos abonnés successivement de ces invitations.

A partir du 24 mars, dans notre Salle des Fêtes, les jeudis, dimanches et jours de fête, séances de cinématographe parlé, humoristique, littéraire, artistique et scientifique.

Avec l'approche du printemps, les épreuves sportives se multiplient, et leur compte-rendu remplira bientôt la *Vie au Grand Air* tout entière. Aussi, comme nous l'avions annoncé l'hiver dernier quand nous avons repris la série, suspendrons-nous nos concours que nous reprendrons avec l'hiver.

Continuant la brillante série de ses numéros spéciaux, *Musica*, dans son numéro du 25 mars, promène ses lecteurs au théâtre national de l'Opéra-Comique. Illustrations de Luc-Olivier Merson, Raphaël Collin, Albert Maignan, Falguière, etc. ; photographies très pittoresques de la vie intime du théâtre, de répétitions, d'artistes, etc. Articles du grand chanteur Lucien Fugère, de Maurice Lefèvre, de Georges Pioch, de Georges Loiseau, de Félicien Grétry, etc. Ce numéro sensationnel a pour supplément, dans un album de musique de 24 pages, quelques-uns des plus beaux airs du répertoire de l'Opéra-Comique (Gluck, Mozart, Méhul, Hérold, Gounod, Bizet, Richard Wagner, Saint-Saëns, Vincent d'Indy, Camille Erlanger). Cet album vaut commercialement, à lui seul, vingt fois le prix de cette publication, vendue néanmoins 1 franc.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

MON ENTRAINEMENT

Par PAT O'KEEFFE, champion de boxe d'Angleterre.

Andrew Jephta.
Le champion Sud-Africain qui s'est rencontré avec Dupont à la Salle Wagram.

Le champion de boxe d'Angleterre, poids lourds, Pat O'Keeffe, a bien voulu écrire pour les lecteurs de la *Vie au grand Air* cet article dont nous donnons la traduction ⌀ Il y raconte sa méthode d'entraînement ⌀ Puissent ses préceptes être utiles à nos pugilistes ⌀ ⌀

Il ne faut pas croire, comme on le prétend couramment à Paris, que les boxeurs français manquent de valeur. Au contraire, c'est l'un des sports où vous êtes le plus en progrès. Vous avez des hommes de tout premier ordre, possédant du cœur, de l'énergie, de la souplesse, et auxquels il suffirait de peu d'efforts pour nous égaler. Ce je ne sais quoi qui leur fait défaut leur viendrait rapidement s'ils prenaient la peine de travailler davantage, d'une façon raisonnée, sans se surentraîner, et s'ils écoutaient le conseils d'un boxeur habitué à combattre, autant que le font les professionnels anglais. Comment voulez-vous qu'un Marc Gaucher, votre meilleur pugiliste, puisse faire assaut à chances égales avec moi, par exemple ? Il est en forme pour un championnat ou pour un critérium, c'est-à dire quinze jours en un an, tandis que moi je m'entraîne du 1er janvier au 31 décembre, car il ne se passe pas de semaine sans que je matche. Mais je prendrais sous ma direction Gaucher, je le ferais travailler avec moi pendant un an ou deux et je vous le renverrais capable de triompher de tous les meilleurs boxeurs du monde. Il a tout pour réussir, il ne lui manque que l'habitude. Aussi ne vous désespérez point, vous, les Français, de voir vos représentants mal en point contre les Anglais, je vous indique le moyen, suivez mes conseils, et vous constaterez que ce n'est pas par flagornerie que je déclare vos hommes sinon excellents, du moins possédant tout pour l'être.

Pat O'Keeffe.
Le meilleur boxeur d'Angleterre, applaudi dernièrement à Paris.

Ne vous imaginez pas non plus qu'être champion est seulement l'apanage de ceux qui boxent depuis leur plus tendre enfance. Erreur ! Je vais avoir 24 ans et j'ai pris ma première leçon à l'âge de 17 ans. Il y a par conséquent sept ans seulement que je pratique le noble sport, et, grâce à mon travail, j'ai pu décrocher, cette année, le titre que j'enviais par-dessus tout de champion d'Angleterre, poids lourds.

Comment je m'entraîne

Vous m'avez demandé pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* de faire cet article sur ma façon de m'entraîner. Je n'aime pas beaucoup divulguer mes moyens, mais les Français ont été si aimables avec moi (toujours l'entente cordiale), que j'aurais mauvaise grâce à les leur dissimuler. Et je serai amplement récompensé si vos athlètes ont le courage et l'énergie de se soumettre à ce régime, qui, je l'avoue, n'est pas agréable tous les jours.

Le matin, il convient de se lever de très bonne heure. Si vous restez au lit plus longtemps qu'il ne faut pour vous reposer, vous vous engourdissez et vous passez une partie de votre journée à vous défaire de cet engourdissement.

D'autre part, le sommeil de la matinée n'est pas aussi bon que celui de la nuit. L'aurore est propice aux exercices en plein air, non au repos du paresseux. Dès que vous êtes habillé, vous partez à la campagne faire du footing. Vous marchez au pas accéléré pendant 5 kilomètres environ, vous courrez sur 1.000 mètres, puis vous démarrez et faites un sprint de 500 mètres. Mais il ne faut pas vous contenter de ce travail. Pour le faire, il faut que vous soyez chaudement vêtu et que vous ayez la figure toute couverte. Si vous avez le visage découvert, l'air vif le rendra plus sensible et dès que vous boxerez, il se boursouflera. Au bout de quelques rounds, lorsque vous aurez encaissé une dizaine de swings, il sera tellement gonflé que vos yeux ne pourront plus s'ouvrir, envahis par la graisse des joues. C'est à cause de ce manque de précaution qu'Andrew Jephta n'a pu battre Curly Watson. Ses yeux se tenaient obstinément fermés, il n'y voyait plus. De plus, lorsque vous aurez la figure bien couverte, la marche et la course vous feront transpirer, partant maigrir, car il faut être

Le footing.
Jephta, Pat O'Keeffe et M. J. Prat font 5 kilomètres à pied le matin, 1 kilomètre à l'allure de course, et un sprint de 500 mètres.

Un assaut.
Pat O' Keeffe fait un assaut d'une heure et demie environ avec deux hommes se relayant.

Changement d'entraîneur.
Après s'être entraîné avec un poids beaucoup plus lourd, M. J. Pratt, Pat O' Keeffe reprend avec Andrew Jephta.

maigre et avoir surtout la figure maigre pour un assaut. Il est indispensable d'abandonner tout le poids inutile, qui gêne plus qu'il ne profite.

Il n'est pas mauvais aussi de descendre et de monter des escaliers : cet exercice donne du souffle et de l'agilité. Mais il est dangereux de se fatiguer. On contracte très facilement des entorses après, lorsqu'on fait un effort quelconque.

En rentrant de votre promenade matinale, vous vous séchez bien soigneusement, vous prenez une douche, vous vous faites masser, puis vous vous reposez une demi-heure.

Une fois bien dispos, vous mettez vos gants, et c'est alors que commence le travail de la boxe proprement dit. Vous faites du punching-ball pendant trente à quarante minutes consécutives, puis vous faites assaut. Pour bien faire, lorsque vous avez acquis une certaine virtuosité, il convient de s'entraîner avec deux boxeurs se relayant. Il faut les choisir de poids supérieur au vôtre, surtout l'un deux. Sous ce rapport, j'étais on ne peut mieux à Paris, où M. J. Pratt, qui pèse 16 stones, avait l'obligeance de m'entraîner.

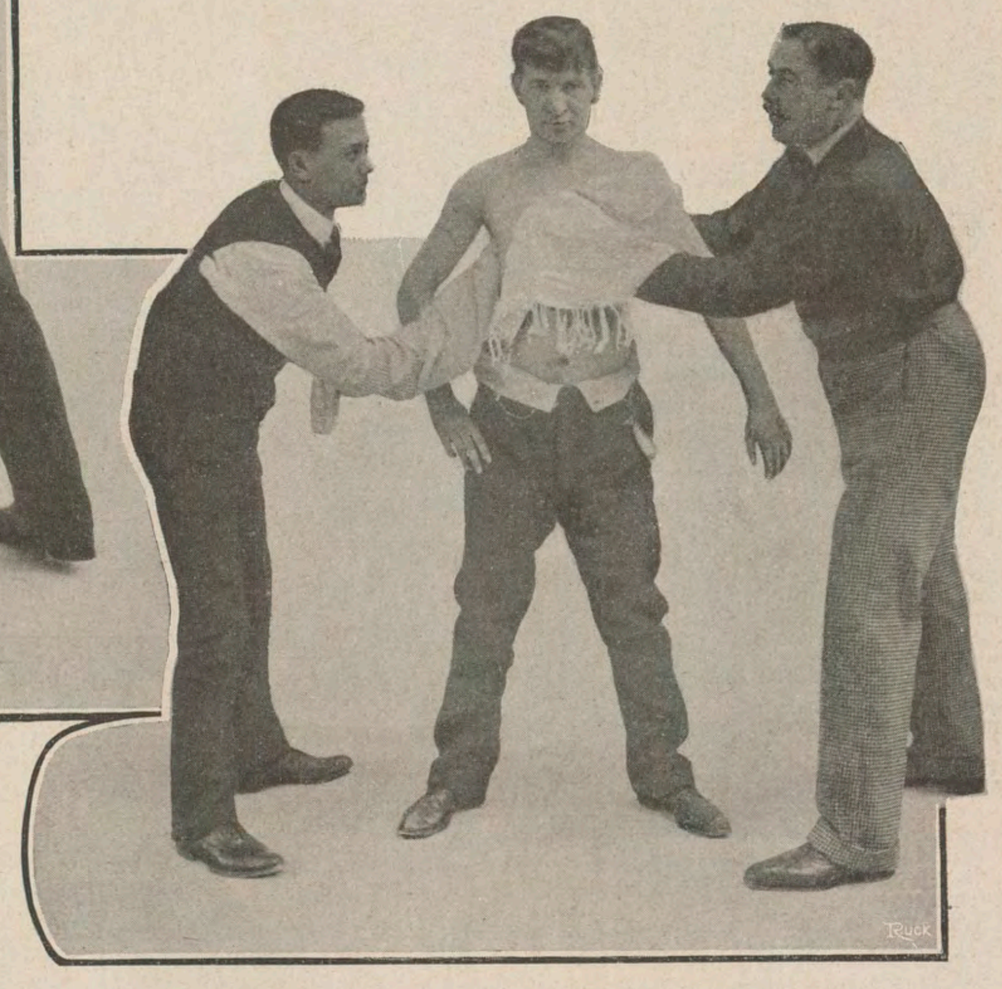
A mon dernier séjour, pour mon match avec Charlie Allum, mon ami Andrew Jephta et M. J. Pratt, se relayaient pendant une heure et demie ou deux heures, suivant que je me sentais plus ou moins dispos.

Après l'assaut, il faut se faire essuyer, doucher, masser, puis se reposer. Ensuite vous vous exercez avec de petits haltères très légers et pour terminer vous ferez mille sauts à la corde, assez vite.

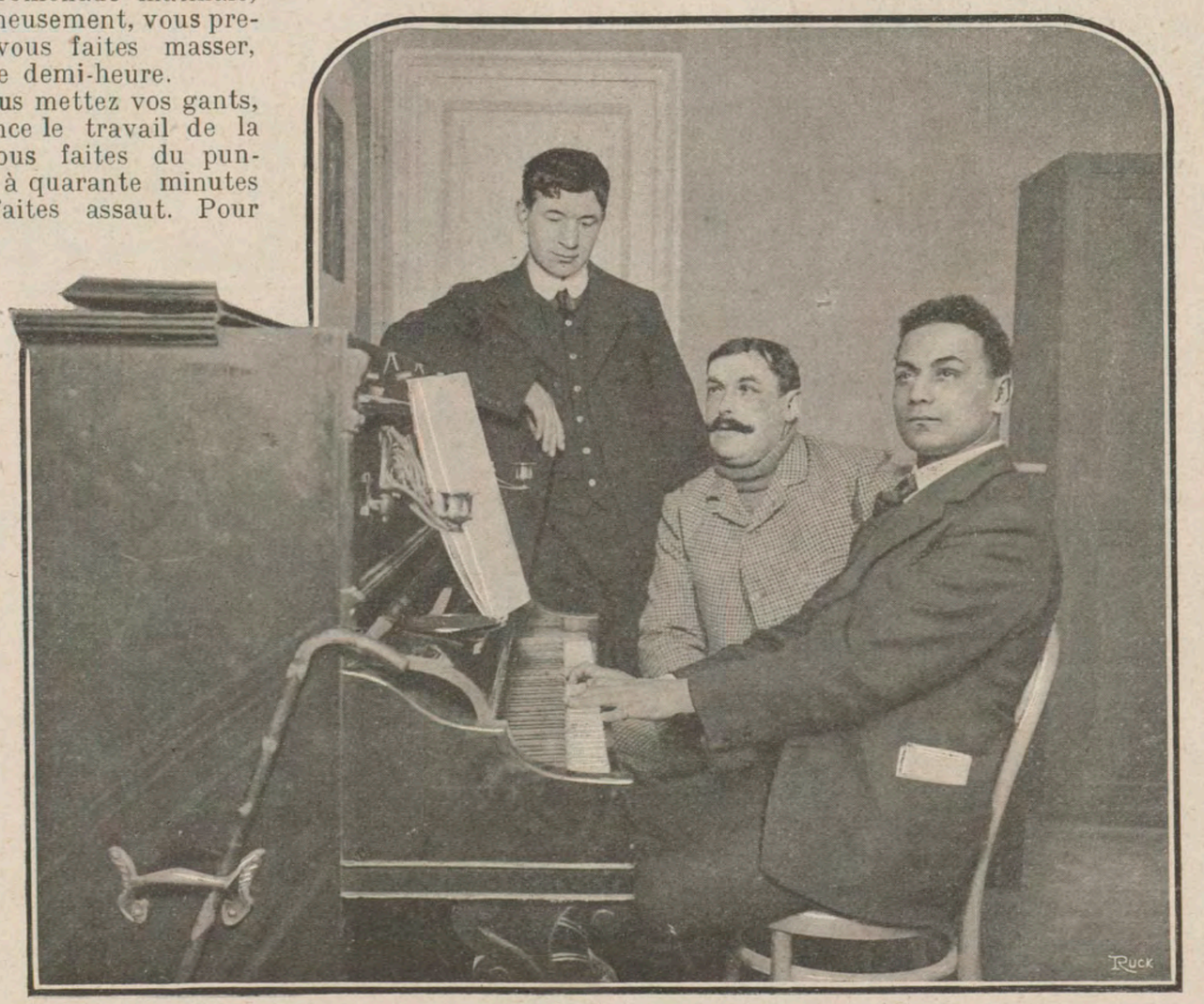
Comme vous prenez énormément d'exercice, il faut manger très abondamment. Ce que vous gagnerez en poids aux repas, vous le perdrez après par votre travail. Mes menus se composent invariablement de beefteacks, de côtelettes, d'œufs frais, de poulet, sans oublier les légumes verts et les fruits à profusion. Evitez de fumer et de boire de l'alcool, rien n'est plus néfaste. Si vous en usez, vous perdrez en un clin d'œil tout le bénéfice de vos efforts.

Ne pensez pas au combat !

Après le dîner, ne sortez pas. Restez chez vous, passez la soirée agréablement à causer, à jouer aux cartes ou à faire de la musique. Lorsque vous avez un match en perspective, vous devez vous efforcer toujours d'oublier l'idée de combat. Il faut réagir et ne plus y penser. Ce sera le seul moyen pour vous d'être frais et dispos et de prendre la nuit un repos salutaire.



Les soins après l'entraînement.
L'entraînement terminé, Pat O' Keeffe se fait essuyer, prend une douche et se fait masser.



Le sport n'exclut pas la musique.
Le soir, Jephta, qui est un virtuose, s'assied au piano et distrait ses auditeurs jusqu'à dix heures, moment où se couchent les boxeurs sérieux.

Lorsque j'ai été à Paris, je n'ai jamais tant souffert de l'obligation d'aller me coucher à 10 heures. M. J. Pratt, Jephta et moi causions d'une façon si agréable que j'aurais passé des nuits entières à rester au coin du feu, mais ce qui me faisait le plus de plaisir c'était d'entendre Andrew Jephta jouer du piano. Il possède un grand talent de musicien et le souvenir des bonnes soirées parisiennes restera longtemps gravé dans ma mémoire.

Vous voyez que le métier de boxeur demande avant tout de la part de l'homme des qualités physiques et surtout des qualités morales plus difficiles à cultiver. Il faut être sérieux, très sérieux, ne jamais faire d'excès d'aucune sorte et posséder une énergie à toute épreuve pour ne point céder aux tentations et pour continuer à s'entraîner envers et contre tout.

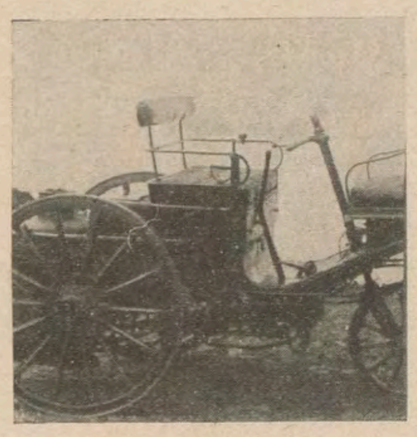
Je suis convaincu que les Français possèdent toutes les qualités nécessaires pour être d'excellents boxeurs. Aussi auraient-ils tort de ne pas les cultiver.

PAT O'KEEFFE.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | **CYCLISME** | **RÉSULTATS TECHNIQUES** | **ATHLÉTISME** | **HIPPISME**



Ce document, que nous a adressé M. Letoile, de Fresnay-sur-Sarthe, représente la première voiture tricycle à vapeur construite par Léon Serpollet en 1889. Qui achètera cette relique?

UN BATEAU DE MER

La Société des Vedettes automobiles conviait la semaine dernière les représentants de la presse sportive aux essais de son premier canot qui s'effectuaient à Juvisy.

C'est un bateau robuste et élégant dans ses lignes, destiné au dur service du pilotage. C'est à proprement parler le premier bateau pilote automobile. Quand on pense aux terribles efforts que les pilotes demandent à leurs canots à voile, sortant par tous les temps pour se rendre au devant des grands navires qu'ils sont chargés d'amener au port, aux innombrables bordées qu'ils sont contraint de tirer, faisant dix fois le tour de l'énorme masse avant d'arriver à l'accoster, on comprend combien leur serait utile un canot à moteur qui irait droit au but sans être soumis aux caprices du vent. Construit en tôle d'acier de 4 millimètres, long de 9 mètres, entièrement ponté, avec une seule pièce d'acier formant la quille et l'étrave, le *Pilote I* répond bien aux services qu'on en attend.

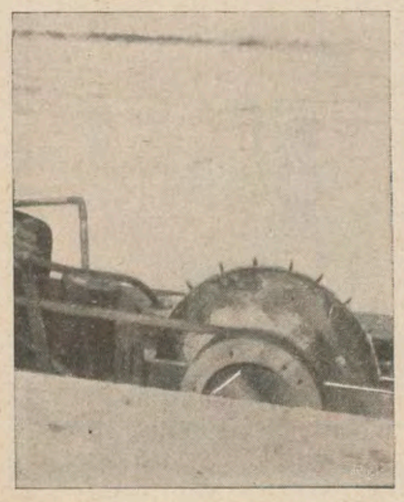
Mais ce qui le rend particulièrement intéressant, c'est son moteur, moteur marin au premier chef d'une simplicité et d'une robustesse à toute épreuve.

C'est un moteur M. et W. à deux temps, à 3 cylindres marchant au pétrole lampant et qui ne comporte ni carburateur, ni soupapes.

Le piston agit comme un tiroir; en montant, il comprime l'air à la partie supérieure du cylindre. En même temps, un jet de pétrole est amené par la pompe, et le mélange d'air comprimé et de pétrole est enflammé au contact d'une boule maintenue au rouge. En descendant, le piston découvre un orifice par lequel les gaz brûlés s'échappent et le cycle recommence. En faisant varier la quantité de pétrole injecté, on fait varier la vitesse du moteur de 600 à 100 tours, sans avoir besoin de changement de vitesses.

Voilà des moteurs qui rendront plus de services à la cause du canot automobile que les 300-chevaux a fond plat.

F.-A. Wheel.



Un nouveau moteur de canot automobile qui vient d'être expérimenté en Amérique. Marchant à la gazoline, il atteint des vitesses, paraît-il, extraordinaires.

Rutt est le plus sérieux de tous nos champions Dès qu'il a terminé son entraînement il rentre dans son coquet appartement, où il retrouve sa charmante femme, son fils et même... sa collection de timbres.

DEUX POIDS, DEUX MESURES

Il est des hommes qui jouissent de la sympathie des populaires. Entrent-ils en piste ? Aussitôt le public les applaudit à tout rompre. Leur nom fait recette, aussi faut-il avoir des égards vis-à-vis d'eux. Malheur aux concurrents qui font le simulacre de les tasser ou de les balancer. Ils n'en sortiront pas blancs.

Par contre, la face des choses change complètement lorsque les faits répréhensibles sont l'œuvre des étoiles. On trouve cela délicieux, plaisant au possible.

— Avec quel esprit, dit-on, X... a envoyé dans les balustrades son adversaire qui allait le passer.

Nous avons assisté, l'un de ces derniers dimanches, a la démonstration de cette théorie. Benyon, à plusieurs reprises, avait été odieusement balance par Jacquelin.

Etant très patient, ce ne fut qu'à la quatrième fois seulement que l'Anglais adressa la réponse du berger à la bergère... et il passa le poteau premier. Mais c'est alors qu'il fut appréhendé, houspillé, traité comme le dernier des derniers. Pour un peu, Benyon s'en serait suicidé, tant son caractère semblait perfide et méchant. Il fut distancé, quoique la victoire lui ait été absolument acquise.

Allons ! il y a encore de beaux jours pour le sport !

Jacques Mortane.

Du 10 au 15 mars.

ATHLÉTISME

Dimanche **10** mars.

Football Rugby. — Bordeaux bat Lyon, par 14 points à 0.

CYCLISME

Dimanche **10** mars.

Vélodrome d'hiver. — *Repêchage du Prix du Conseil Municipal* : 1. Heller; 2. Martin; 3 Jacquelin; Benyon (déclassé).

Prix Tom Linton (30 kilomètres derrière motos). — 1. Bruni, en 23 m. 40 s. 1/5; 2 Parent, à 150 mètres; 3. Verbist, à 4 tours.

Tandems : 1. Dupré-Van den Born, 2. Benyon-Rutt, 3. Poulain-Jacquelin.

Course de l'heure : 1. Walthour (78 kil. 701); 2. Guignard, à 16 tours; 3. Mac Farland, à 31 tours.

HIPPISME

Dimanche **10** mars.

Auteuil. — *Prix d'Auteuil* (steeple, 3.500 mètres) : 1. Chloral, à M. Klein (A. Carter); 2. Le Miracle; 3. Heas. (6 partants.)

Prix Juigné (haies, 3.500 m.) : 1. Chi Lo Sa, à M. Chapard (Piggott); 2. La Lorie; 3. Fleur de Marie. (11 partants.)

Mardi **12** mars.

Saint-Ouen. — *Prix Gratin* (steeple, 4.400 mètres : 1. Granule, à M. Simon (Pantall); 2. Quélus; 3. Liliac. (7 partants.)

Jeudi **24** mars.

Auteuil. — *Prix de La Muette* (steeple, 4.000 mètres) : 1. Journaliste, à M. Altmann (A. Carter) et Le Miracle à M. J. Stern (Parfrement); 3. Bec d'Ambès. (5 partants.)

APRÈS LE CROSS NATIONAL

Bouin, l'excellent coureur de Marseille, qui, dans le Cross National, a terminé troisième, très près des vainqueurs, sans avoir leur entraînement, appartient à la grande Société marseillaise, le Phocée-Club.

EXPOSITION CANINE DE LYON

Le *Fox-terrier-Club de Lyon* (affilié à la Société Centrale) organise à Lyon, pour les 25, 26, 27 et 28 Avril, une exposition canine internationale, sous le patronage de la Société Canine du Sud-Est.

Etant donné que cette dernière Société donnera en septembre des concours de chasse pratique, les chiens d'arrêt et courants ne seront pas admis à l'exposition.

En outre, le samedi 27 et dimanche 28 aura lieu un concours de chiens de défense et de police,

Le challenge Kirchhoffer par équipes de 8 amateurs au fleuret vient d'être remporté par la salle Louis Chartier, représentée par MM. Leduc, Marlio et Dufraisseix, vainqueur par 11 assauls sur 12.

L'ENTENTE CORDIALE

Au moment où paraîtra ce numéro, huit coureurs français seront en train de représenter les couleurs nationales dans un match de cross-country dans l'hospitalier pays d'Ecosse, aux environs de Glasgow.

Leur présence donnera un véritable caractère international à ces rencontres qui n'en ont généralement que le nom.

Il faut, en effet, avoir un respect singulièrement ancré des traditions ancestrales pour considérer comme internationale, une rencontre entre une équipe de Londres et une autre du pays de Galles, quelque chose comme le match Lyon-Bordeaux.

Voilà qui ne nous arriverait pas, à nous autre Français, peuple éminemment centralisateur !

Nos représentants feront-ils bonne figure? Ragueneau, que j'ai rencontré cette semaine, m'a assuré qu'il était en meilleure condition et qu'il espérait bien prendre tout au moins une revanche de sa mauvaise place de l'an dernier. Keyser est aussi confiant.

Mais il faut compter sur les aléas d'une traversée et d'un voyage toujours fatigants. Puissent-ils, au moins, rapporter de si loin une bonne leçon de choses, ce ne sera pas un des moindres bienfaits de l'Entente Cordiale.

Wanderer.

Parfrement, qui, après s'être partagé toutes les courses d'obstacles avec Alec Carter, semblait traverser une mauvaise période, qui n'a été que momentanée.

UN PROCÈS CURIEUX

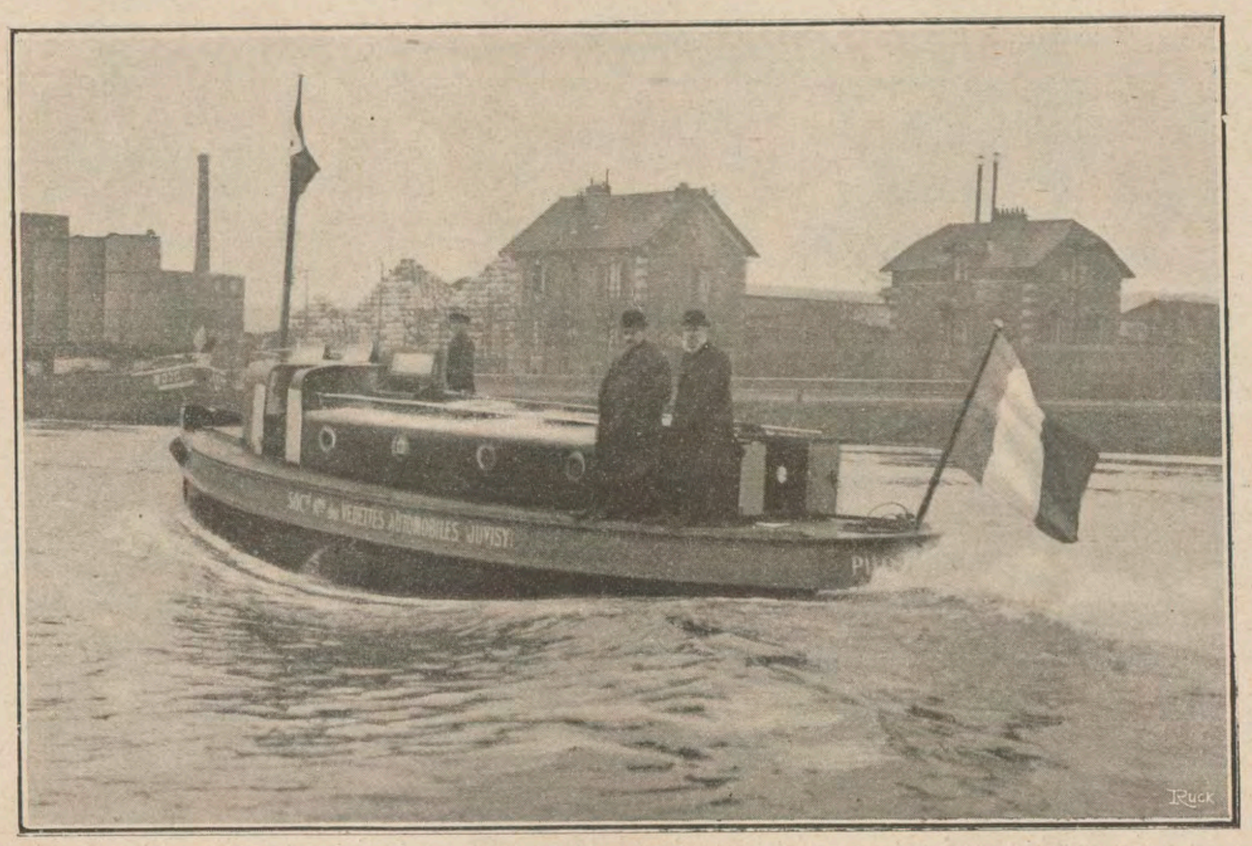
La Cour d'appel de Paris vient d'avoir à trancher un cas très intéressant: les attendus de l'arrêt, qui doit être rendu ces jours-ci, seront a étudier avec soin; car il n'y a pas encore, à l'heure actuelle de jurisprudence en la matière.

Voici le cas: le 18 septembre 1904, la jument Bisbille, appartenant à M. Lieux, courait en obstacles sur l'hippodrome de Bayonne; au cours de l'épreuve, elle faisait panache et écrasait le jockey Monk qui la pilotait. Après la mort de ce dernier, sa veuve réclamait à M. Lieux une somme de 20.000 francs de dommages-intérêts.

Or, deux thèses sont en présence qui concluent toutes deux au rejet de la demande ainsi formulée. C'est d'abord celle du tribunal de première instance, qui s'est déjà prononcé : elle s'appuie sur un rapport du commissaire de police, relatant que Monk est tombé au moment où il allait aborder l'obstacle. Les juges ont donc admis qu'il y avait la une faute du jockey ayant entraîné, pour lui, un accident mortel. Ils se sont placés ainsi sur le terrain d'une simple question de fait.

L'autre thèse est plus intéressante, parce qu'elle envisage seulement le point de droit. C'est celle de l'avocat général de la Cour d'appel, qui invoque l'article 1385 du Code civil, ainsi conçu : « Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage. est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé. » Monk, dit-il, avait fait usage du cheval, puisqu'il le pilotait; donc, il est responsable. On voit tout de suite combien cette théorie est spécieuse : peut-on dire qu'un cheval de courses soit a l'usage du jockey qui le monte? Non, sans hésitation; le propriétaire, au contraire, confie son cheval au jockey afin qu'il s'en serve pour son usage a lui, propriétaire. Il semble qu'il serait abusif de vouloir étendre l'article 1385 au cas qui nous occupe. La Cour d'appel va nous fixer incessamment sur son opinion.

Boiard.



Le premier bateau pilote automobile.

La semaine dernière, à Juvisy. il a été procédé aux essais d'une vedette munie d'un moteur à pétrole lampant, destiné à effectuer un service de pilotage.

Nulli Secundus, appartenant au roi d'Angleterre, engagé dans le grand Steeple chase d'Auteuil.

Le Match de Hockey France=Angleterre.

Un but va être marqué.

Cette charge habilement faite par les Anglais va se terminer par un nouveau but à leur actif.

Le capitaine de l'équipe française.

M. Borel de la Rivierre, capitaine de notre équipe nationale, mal secondé, se fit remarquer par plusieurs arrêts.

Un but anglais.

Voilà ce que 14 fois de suite, nos joueurs purent admirer. Espérons qu'ils vont se décider à faire des progrès.

Dans le camp français.

Malgré la bonne volonté de nos joueurs, les Anglais étaient presque tout le temps dans le camp français.

Le 9 mars, une équipe nationale française de hockey a été disputer à Londres un match contre une équipe anglaise. Ce fut l'écrasement complet de nos joueurs qui ne purent marquer un seul but, alors que leurs vainqueurs en comptaient 14 à leur actif.

Résultats du Concours N° 10 — Quels sont ces chauffeurs.

Ce concours nous a valu de nombreuses réponses. Cet empressement nous a prouvé tout l'intérêt que nos lecteurs y avaient porté. La solution était la suivante :

1. Duray, au Circuit des Ardennes en 1905.
2. Szisz, aux Eliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, en 1905.
3. Théry, à la Coupe des Voiturettes de Saint-Germain à Rouen et retour, en 1901.
4. Louis Renault, à Paris-Vienne, en 1902.
5. Burton, à la Coupe Gordon-Bennett, en Auvergne, en 1905.
6. Jenatzy, à la Coupe Gordon Bennett, en 1905.
7. Heath, aux Eliminatoires d'Auvergne, en 1905.

1er Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs : M Brosse, 27, rue Duret, Paris.

2e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air* : M. Georges Redouté, 15, rue de la Lyre, Narbonne, Aude.

3e Prix : Un superbe porte-crayon argent contrôlé : M. P. Sermensan, 193, rue de l'Université, Paris.

MENTIONS

René Royer, A. Rochet, Maurice Berton, Paul Boulade, J. Christol, Dr Willers, J. Raynal, Raymond Saladin, François Planchon, Louis Boucheix, Jullien, Proton de la Chapelle, J. Pingault. E. Aymes, F. Deneuville, L. Bar, Hervé de Kerowartz, Bernard Lièvre, G. Paquot, J. Ruismet, L. Leblon. Trachay, Boulimer, Ramieux, Dubos, Van Derch, Nicolas, de Kerven, Majbec, Derey, Lavaux, Pharond, Rudet, Martineau, Collin, Duresmé, Lévy, Dumoustier, Fournel, Blein, Rémy, Calvette, Jouvein, Lecail, Riveau. Perrault, Nodin, Zimmer, Dumoulier, Xara, Lebeau, Denain, Yevier, Bouvier, Vivonna, Simonin, Monier, Pétrot, M. Michelon, J. Anne, M. Petit, J. Avesne, J. Damien, Léon Maubert, J. Brunet, M. Décheau, Lodier, Raimbeau, J. Deschamps, M. Pugeot, Roux, A. Goutin, E. Dupuy, J. Verron, Remato, Margelle, Chantilly, Quosjec.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous recevons les solutions du concours : *La Course des Masques*, jusqu'au 1er Avril, que nous en publierons le résultat le 20 Avril, et que nous donnerons le palmarès du concours *Les Obstacles*, le 6 Avril.

LES COURSES PLATES & LEURS ORIGINES

Au moment de l'ouverture de la campagne hippique de 1907, il nous a paru intéressant d'examiner brièvement l'époque qui a précédé la fondation en France de la Société d'Encouragement

Le sujet de cette chronique n'est pas nouveau, c'est là un défaut commun à tous les sujets : aussi Geoffrey Chaucer, l'auteur des *Contes de Canterbury* et l'un des fondateurs de la littérature poétique en Angleterre, pouvait-il écrire avec raison déjà au XIVe siècle : « Il n'y a de nouveau que ce qui a vieilli ».

Je me bornerai à rappeler, comme préambule, sans autrement y insister, que l'antiquité semble avoir joui des prétendus progrès de notre époque en fait d'élevage et de dressage des chevaux de noble race, traduction moderne : pur-sang. Il suffit, pour s'en convaincre, de lire le *De rustica* de Marcus Terentius Varro, qui mourut en l'an 26 avant J.-C. et que ses contemporains surnommaient « le plus savant des Romains », ou encore le traité de l'*Agriculture*, que composa Lucius Junius Moderatus Columelle, qui était né à Gadès, la moderne Cadix, au Ier siècle de notre ère.

A l'origine, aussi bien en France qu'en Angleterre, les courses dont les historiens nous ont transmis le souvenir avaient le caractère d'un divertissement populaire ou d'une solennité privée, faits pour intéresser la curiosité ou éprouver l'adresse, mais le souci de l'élevage n'y avait aucune part. Les courses de vitesse qui se disputaient en Bretagne, les courses de bagues qui avaient lieu en Normandie et dont plusieurs chartes font mention étaient de simples jeux équestres.

Dès le XIIe siècle, à Londres, on commençait à rechercher un but utilitaire dans ces exercices : William Fitz-Stephen, qui vivait sous le règne d'Henri II, le premier des Plantagenets, nous apprend qu'au marché de Smithfield on faisait courir ensemble et jouter de vitesse les chevaux mis en vente pour démontrer leur valeur. Peu après, les premiers amateurs de luttes hippiques prirent l'habitude de se défier sur les landes d'Epsom. Edouard III, qui fit souche des quatre maisons royales de Galles, de Clarence, de Lancastre et d'York, Edouard IV, le premier roi de cette dernière famille, dont la Rose blanche avait triomphé de la Rose rouge des Lancastre, et enfin Henri VIII, le premier prince protestant, eurent des chevaux de renom dans leurs écuries : ce dernier fit de grands efforts pour améliorer les produits d'étalons, et des courses furent établies à Chester et à Hamford. Mais le tracé des pistes alors n'existait pas : on lançait les concurrents à travers la campagne, et on choisissait même de préférence le terrain le plus mauvais et le plus difficile ; ce qu'on recherchait en effet c'était le meilleur cheval de fatigue et de guerre, appelé à porter un cavalier revêtu de son armure, soit un poids de cent-cinquante kilos environ : le prix consistait en une clochette de bois ornée de fleurs.

Le sang arabe

Sous le règne de Jacques Ier, le premier Stuart, les courses à la clochette, *Bell's races*, se multiplient : il y a des réunions à Garterley, dans le Yorkshire, à Croydon, à Enfield-Chace, et l'art de l'entraînement commence à se révéler : mais les propriétaires restent leurs propres jockeys et le poids imposé par les règlements à tous les chevaux, sans distinction, est de 70 kilos. Le roi, « Maître Jacques », comme l'appelait Henri IV en plaisantant son érudition théologique, n'avait jamais pu maîtriser le frémissement qui l'agitait à la vue d'une épée et qui provenait de l'épouvante ressentie par sa mère, Marie Stuart, au cours de sa grossesse, quand, par ordre de son mari, son amant Rizzio fut assassiné sous ses yeux ; mais c'était en revanche un intrépide cavalier. Le premier, en Angleterre, il pressentit le parti qu'on pouvait tirer du sang arabe et, par l'intermédiaire de l'un de ses favoris, Georges Villiers, duc de Buckingham, il fit l'achat, à très haut prix, d'un superbe cheval de cette race. Mais cet essai fut malheureux et, pendant près de quatre-vingt-dix ans encore, la race orientale resta délaissée et presque méprisée.

Ce ne fut, en effet, qu'en 1713, à la fin du règne de la reine Anne, que M. Darley, agent d'affaires résidant à Alep, envoya à son frère aîné, éleveur distingué du Yorkshire, l'un des plus précieux types du pur sang oriental, dont il avait pu, pendant une chasse à la gazelle, apprécier la grande supériorité de moyens. Cette bête, qui avait été nourrie dans les déserts de Palmyre, est le fameux *Darley Arabian*. Ses débuts devaient avoir lieu le 12 août 1714, sur la piste d'York ; mais au moment où les concurrents entraient en lice, on apprend que la reine Anne, qui souffrait de la goutte, vient de mourir.

Les passions politiques se réveillent, les courses n'ont pas lieu, l'hippodrome n'est plus qu'un formidable meeting d'où devaient sortir, avec la proclamation de Georges Ier, l'exil de la famille des Stuarts et l'avènement définitif de la maison de Hanovre au trône d'Angleterre.

Peu après cet événement le *Darley Arabian* commença sa carrière d'étalon : mais, pendant longtemps, on refusa de lui donner de bonnes juments indigènes, tant était tenace le préjugé qui régnait contre le sang arabe. Avec *Betty-Leeds*, il donna le jour à l'illustre *Flying-Childers*, que la tradition déclare avoir été capable de couvrir le mille dans le temps problématique de 4 minutes, et qui obligea son propriétaire, le duc de Devonshire, à le retirer prématurément du turf où les autres chevaux n'osaient lutter contre lui.

Le successeur de Jacques Ier, Charles Ier, avait continué l'œuvre de son père à New-Market et créé un hippodrome à Hyde-Park. La guerre civile n'avait porté aucun grave préjudice à l'institution des courses et Cromwell lui-même, qui ne négligeait aucun moyen de pouvoir, avait possédé un haras où s'abritaient *White Turk*, l'étalon auquel aboutissent les plus anciennes généalogies chevalines de l'Angleterre, et *Coffinmare*, la célèbre « jument du cercueil », ainsi dénommée parce qu'elle avait été cachée dans un caveau mortuaire, à l'époque de la Restauration. Après le Protecteur, Charles II avait donné aux courses, qu'il aimait, un élan nouveau : il avait repris l'œuvre de son grand-père et rétabli les solennités de New-Market. Ses chevaux couraient sous son propre nom et, grâce à son appui royal, l'importance des prix s'était accrue : aux clochettes de bois, aux clochettes d'argent de jadis avaient succédé les coupes d'or et d'argent d'une valeur de 200 guinées.

Georges Ier, frappé par la valeur de *Darley Arabian*, encourage la reproduction à l'aide du sang arabe et convertit les prix d'argenterie en autant de bourses royales. S'inspirant des mêmes principes, son fils Georges II laisse les soucis du pouvoir à Robert Walpole, « le père de la corruption », qui se vantait cyniquement de connaître le prix de chaque Anglais, puis, en 1742, à Lord Carteret, l'ennemi de la France, et fait importer d'Orient, à grands frais, plusieurs étalons du plus haut prix. Une phase nouvelle s'ouvre dans l'histoire du turf : le goût des épreuves hippiques, qui devait devenir une passion nationale pour les populations anglaises, commence à prendre un large essor. On peut dire que désormais les courses, au sens moderne du mot, sont envisagées exclusivement comme un moyen d'amélioration de la race chevaline.

C'est à cette époque que parut le fameux *Godolphin Arabian*, dont on n'a jamais su avec certitude s'il était barbe ou arabe. Une tradition autorisée veut qu'il ait fait partie du lot de huit chevaux dont le bey de Tunis avait fait hommage à Louis XV, en 1731, à la suite d'un traité de commerce conclu en son nom par le vicomte de Manty. Quoi qu'il en soit, il traînait une vulgaire charrette quand il fut acheté à Paris par un Anglais, M. Coke, qui avait été frappé de la beauté de ses formes. Vendu en Angleterre au propriétaire de la taverne Saint-James, M. Roggers Williams, qui chercha bientôt à s'en défaire à cause de son naturel fougueux et intraitable, il devint, moyennant 25 guinées, la propriété de Lord Godolphin, et après être resté longtemps dans le haras de son nouveau maître avant que sa valeur fût connue, il acquit cette renommée qui l'a fait considérer comme le type d'étalon le plus précieux qui ait vécu en Angleterre.

En France

Un an après la mort du célèbre pur-sang, au mois de novembre 1754, Lord Pascool paria de couvrir en 2 h les 14 lieues qui séparent Paris de Fontainebleau : il gagna de 12 m. Cette gageure fit grand bruit et attira l'attention de la Cour de Versailles sur les luttes des hippodromes anglais. Il faut cependant attendre encore une vingtaine d'années pour voir des courses s'organiser en France. Une sorte de Jockey-club se fonde alors en 1777 et donne dans la plaine des Sablons, puis à Fontainebleau et à Vincennes, des réunions auxquelles participent le comte d'Artois, le duc d'Orléans, le duc de Lauzun, le marquis de Conflans.

Louis XVI, d'abord hostile à ces manifestations où les gentilshommes de sa cour recherchaient avant tout, il faut bien le dire, des occasions de se distraire et de déployer le luxe de leur maison, finit par comprendre, avec son esprit pondéré et réfléchi, leur utilité au point de vue de l'intérêt national : il institua alors des épreuves où les juments étrangères vinrent se mesurer avec nos produits indigènes.

Pendant ce temps, en Angleterre, l'illustre *Eclipse* vivait sa prodigieuse carrière. Cet extraordinaire pur-sang était né dans la quatrième année du règne de Georges III, le 5 avril 1764, jour marqué par une mémorable éclipse de soleil; fils de *Marska* et de *Spiletta*, qui descendaient de *Darley* et de *Godolphin*, il vint au monde dans les écuries du duc de Cumberland. Réformé à l'âge de 2 ans, il fut acheté aux enchères publiques par M. Wildermann, un marchand de chevaux de Smithfield. Son caractère difficile et lunatique aurait neutralisé à jamais sur la piste ses brillantes qualités si un Irlandais, nommé Sullivan, qui dirigeait l'écurie du capitaine O'Kelly et qui avait la réputation justifiée de soumettre les bêtes les plus rebelles, n'était parvenu à le maîtriser en quelques minutes par des pratiques merveilleuses dont il a jalousement emporté le secret.

Le capitaine O'Kelly, pour prix de ce service, devint le copropriétaire du cheval. Le 3 mai 1769, *Eclipse*, âgé de 5 ans, débute à Epsom, monté par le jockey Whiting, dans le Prix des Nobles et des Gentlemen, qui se courait sur 4 milles, en partie liée : il triomphe avec la plus extrême facilité et, dans la deuxième manche, il finit même plus de 240 yards (environ 220 mètres) devant ses quatre adversaires, qui, suivant la règle alors admise, sont de ce fait tous distancés. Par la suite, jamais il ne connut la défaite; sa supériorité qui n'admettait même pas l'apparence d'une rivalité était telle qu'une conspiration contre sa vie ne manqua pas bientôt de s'ourdir dans l'ombre. M. Wildermann prit peur et céda la propriété exclusive d'*Eclipse* au capitaine O'Kelly.

Moins d'un an après, ce dernier qui ne cessait de recevoir des menaces anonymes, dut interrompre par prudence la carrière de courses de son poulain et le consacrer dès 1771 à la reproduction. Après avoir eu des descendants qui, dans une période de trente ans environ, remportèrent plus de 344 prix, *Eclipse* mourut à Whitchurch, comté d'Hertfort, en 1789.

La même année, en France, la Révolution emportait les courses comme tant d'autres organisations de l'ancien régime. En 1805, par le décret du 31 août, rendu au camp de Boulogne, Napoléon, reprenant un projet qu'Eschasseriaux jeune, sous le Directoire, avait présenté sans succès au Conseil des Cinq-cents, établissait dans les départements de l'Empire les plus favorables à l'élevage des épreuves de vitesse pour chevaux entiers et juments de 5 à 6 ans révolus, nés en France et montés par des piqueurs français. Louis XVIII et Charles X continuèrent, en la perfectionnant, l'œuvre de protection de la race de pur-sang qui fut de nouveau interrompue par la révolution de 1830, mais reprise par Louis-Philippe. Bientôt à l'organisation d'Etat se joignent les efforts féconds de l'initiative privée : à la fin de l'année 1833 se fonde la Société d'Encouragement qui devait faire des courses une institution nationale et doter ainsi le pays d'une nouvelle richesse. Son œuvre qui se confond avec l'ère moderne de l'amélioration des races de chevaux en France fera l'objet d'une prochaine chronique.

R. DE VILLETANEUSE.

L'INVASION AMÉRICAINE

Fantaisie de millionnaire : Alfred G. Vanderbilt vient de débarquer en Angleterre, à Hendon, où il amène d'Amérique son écurie de vingt-sept chevaux, estimée 2.500.000 francs

L'arrivée de l'écurie.

L'écurie de A. G. Vanderbilt est arrivée en Angleterre, à Hendon, par train spécial.

M. A.-G. Vanderbilt.

Le milliardaire américain vient d'arriver en Angleterre avec son écurie, comprenant 27 chevaux, estimés 2.500.000 francs.

Les ethnologistes qui ont étudié les migrations des peuples nous ont enseigné que les invasions avaient lieu généralement de l'Est vers l'Ouest. Cette observation permettait de prévoir les insuccès des Russes qui ont voulu en Mandchourie remonter le sens normal ; elle sert aussi d'argument à ceux qui nous font luire le péril jaune pour un avenir plus ou moins éloigné.

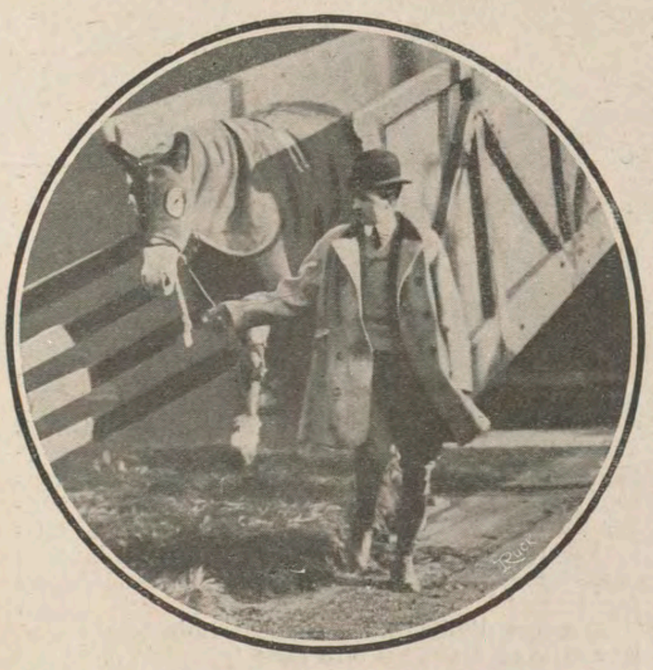
Il semble que les choses de sport veulent prouver qu'elles ne sont pas soumises à ces lois générales : car, dans l'hippisme, nous assistons, depuis quelques années, à une véritable invasion qui se dirige des Etats Unis vers nos régions. Nous avons d'abord vu les jockeys américains, Tod Sloan en tête; puis sont venus les entraîneurs américains, Leigh en tête. Ils ont apporté, comme chacun en traîne avec soi, du bon et du mauvais ; et, peu à peu, par élimination et par assimilation, le mauvais s'est effacé et le bon s'est développé. Les méthodes importées ont vu leurs progrès adoptés par tous, tandis que leurs exagérations factices sombraient dans le discrédit. Peu à peu, le train train ordinaire de la vie à repris, vivifié par des éléments nouveaux : les antagonismes ont perdu le caractère aigu qu'ils possédèrent pendant les premiers temps.

Mais, tout cela, ce n'étaient que des escarmouches. Il paraît que le gros de l'invasion vient seulement de faire son apparition. Une écurie entière, composée de 27 chevaux représentant à eux tous une valeur de 2.500.000 francs a débarqué récemment en Angleterre à Hendon ; M. Alfred G. Vanderbilt a amené tout son personnel, bêtes et hommes, sous la conduite de M. Wilson.

Voilà une invasion, ou je ne m'y connais pas ! Mais au contraire de celles auxquelles nous ont habitués autrefois les hordes asiatiques, celle-ci s'est effectuée avec toutes les formes et tout le confort moderne : trains spéciaux, bateau spécial, et chaque cheval même ayant sa malle particulière pour pouvoir faire un brin de toilette dès le débarquement.

Alfred G. Vanderbilt n'est pas un innovateur

Ce ne sera pas la première fois, certes, que des concurrents américains viendront disputer des épreuves européennes. M. Pierre Lorillard avait envoyé le premier, voilà quelque trente ans, des chevaux yankees courir en Angleterre et ses efforts avaient été récompensés par les succès de Parole et d'Iroquois. Mais ce sera la première fois qu'on verra toute une écurie traverser l'Océan avec armes et bagages. Si l'on veut trouver la raison qui a pu pousser M. A.-G. Vanderbilt en cette occasion, il ne faut pas chercher trop loin. On ne doit y voir, semble-t-il, que la fantaisie d'un milliardaire, qui tient à faire disputer à ses chevaux les grands events classiques. Il ne paraît pas, en effet, que le turf américain soit lui-même en décadence par rapport aux turfs anglais ou fran-



Le débarquement des chevaux.

Cabby, le crack de l'écurie, descend, à Tilburg, de son wagon spécial.

Les bagages des chevaux.

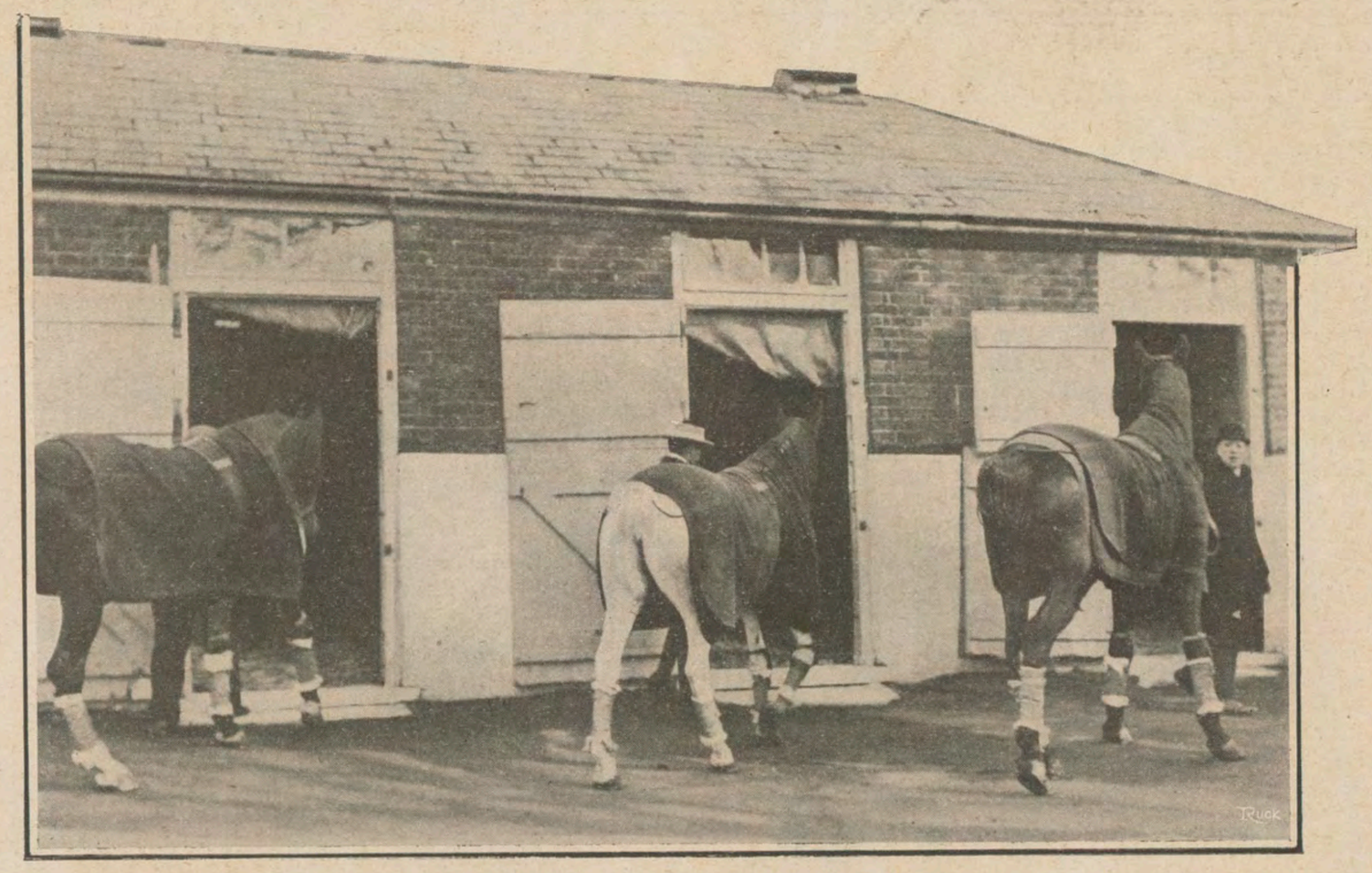
Les chevaux de la grande écurie américaine voyagent avec leurs bagages. Ils ont presque autant de malles qu'une jolie femme.

Le départ pour l'exercice.

Tous les matins, les chevaux de l'écurie s'en vont à l'exercice, provoquant la curiosité de la foule qui vient admirer cette cavalcade.

M. Wilson.

Manager de l'écurie Vanderbilt.



La rentrée des chevaux.

C'est à Fred Hill Farm, à Hendon, que se trouvent les nouvelles écuries où, il est inutile de le dire, les chevaux trouvent plus que le confort.

çais. Il est de formation plus récente mais il a su acquérir rapidement une vitalité puissante.

Le goût du sport inné chez les premiers colons s'est d'abord porté vers les courses de trot, qui ont, pendant de longues années, joui d'une popularité sans partage. Mais peu à peu, les courses au galop ont pris une importance qui n'a cessé d'augmenter.

Bref, nous allons bientôt assister aux débuts de cette écurie vagabonde, sur les champs de courses d'Angleterre. Il sera intéressant de voir ses pensionnaires lutter avec les champions britanniques. Jusqu'ici, on pouvait rarement avoir des lignes entre des concurrents aussi éloignés. Ainsi, dans ces derniers temps, une jument française, Ginette, dont on n'a pas oublié la carrière honorable fournie dans la région parisienne avait été importée aux Etats-Unis, elle y remporta des succès répétés et impressionnants. Mais en général, ces cas isolés ne peuvent avoir une bien grande signification. Nous pourrons peut-être tirer des prochaines exhibitions un enseignement plus concluant pour notre édification personnelle.

W. Smith.

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

* * *

Quelques conseils de circonstance.

Il est tout à fait désagréable, pendant la belle saison, d'être privé, pendant un temps souvent assez long, des objets que l'on a envoyés en réparation. Il y a, en effet, à compter, non seulement avec les délais normaux de réparation, mais encore avec l'encombrement forcé des ateliers à cette époque. Et, contre cela, la bonne volonté du fabricant est souvent impuissante.

Aussi, est-ce une précaution élémentaire que de prévoir d'avance ces inconvénients que l'on peut, dès lors, parfaitement éviter. Il suffit de profiter de la saison où la voiture reste forcément la plus grande partie du temps sans sortir, pour passer une revue de détail des différentes pièces et accessoires qui ont besoin, ou qui paraissent avoir besoin de faire le voyage de l'usine et de les adresser au fabricant sans tarder.

C'est une coutume que d'ailleurs un bon nombre de chauffeurs prennent chaque jour. Il n'est pas mauvais cependant de répéter à ceux qui ne s'y soumettent encore pas que le moment est venu de nous faire ces envois.

* * *

Il y a un autre inconvénient à se laisser prendre au dépourvu. On est, en effet, incité, pour gagner du temps, soit à faire soi-même une réparation de fortune, toujours précaire, soit à confier à tout autre que le fabricant le soin de cette réparation. Ceci, toujours pour gagner du temps.

Or, il est facile de comprendre que seul le fabricant connaît assez la structure intime de ses pneus pour savoir le meilleur traitement à leur appliquer.

Nous connaissons, pour notre part, de nombreux clients qui, après s'être laissé tenter par des offres de réparations hâtives et bon marché, n'ont pas tardé à s'en repentir grandement et à revenir à la méthode qu'ils n'auraient jamais dû abandonner, c'est-à-dire à l'envoi en fabrique.

Ajoutons que le fabricant a à soutenir le renom de sa marque et qu'à ce titre, il ne saurait négliger même la plus petite réparation sortant de ses ateliers.

* * *

Il faut profiter du démontage que nécessite la revue de détail des pneus pour vérifier très soigneusement les moindres pièces et accessoires. Il faut, en particulier, vérifier si les tiges des boulons de sécurité ne sont pas faussées, ou si ces boulons sont toujours bien entoilés. De même, faut-il vérifier très soigneusement l'état des jantes. Si elles sont coupantes, ou faussées, ou rouillées, il faut les remettre en état, sous peine de voir se détériorer rapidement les bandages que l'on monterait dessus.

A moins d'ailleurs de détérioration très grave, leur mise en état peut être faite très facilement par le chauffeur, avec un matériel excessivement réduit : du papier émeri, une lime fine, un levier pour redresser, et, enfin, du vernis pour repeindre.

Michelin.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.